



*Tiago Miguel de Jesus Azevedo*

**VIVER SOBRE RODAS; ESTUDO DA RELAÇÃO DE UM  
CAMIONISTA COM A SUA PROFISSÃO E DEMAIS PAPÉIS DE VIDA.**

**DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**  
MESTRADO INTEGRADO EM PSICOLOGIA  
2011



Universidade do Porto  
Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação

**VIVER SOBRE RODAS; ESTUDO DA RELAÇÃO DE UM CAMIONISTA COM  
A SUA PROFISSÃO E DEMAIS PAPÉIS.**

**Tiago Miguel de Jesus Azevedo**

Setembro de 2011

Dissertação apresentada no Mestrado Integrado em  
Psicologia, Faculdade de Psicologia e Ciências da  
Educação da Universidade do Porto, orientada pela  
Professora Doutora Inês Nascimento  
(F.P.C.E.U.P.).

## **Dedicatória**

A minha mãe, pelo apoio ao longo de toda a minha vida e por ter sido a alavanca necessária para o alcance de todos os meus sonhos.

A minha irmã Cláudia por tudo o que representou para mim nos últimos cinco anos da minha vida.

A minha irmã Fábiana por todo o seu apoio ao longo da minha vida.

A minha Jé por ter sido a luz que me encaminhou e motivou ao longo desta fase final.

Ao Miguel, por ser uma fonte de vida e alegria na minha vida e por todo o orgulho que despertou na minha vida.

## **Agradecimentos**

À Professora Doutora Inês Nascimento (FPCEUP), por todo o apoio dado ao longo desta investigação e por nunca ter desistido de mim, mesmo em tempos difíceis.

Ao Sr. Álvaro Silva, à Sra. Fátima Ferreira e Beatriz Silva pelo seu apoio incontornável na fase final e crucial desta investigação.

Ao Luís Mouta Dias, à Joana Sampaio e Rita de Sousa por serem um fonte de conforto e amizade durante todo o meu percurso académico.

Ao Pedro Moreira, Arnaldo Neto, Élio Fonseca, José Ferreira, à Tânia Camões, Marília Azevedo, Mónica Barbosa, Vanessa Oliveira por terem feito do ano 2006 o melhor ano possível para se integrar na FPCEUP.

Ao meus afilhados (as) por terem também eles engrandecido o meu percurso académico em experiências que ficaram guardadas para sempre na minha história.

Ao participante do presente estudo pela, sua disponibilidade e amizade que adquirimos durante à realização da presente investigação e que se espera quer perdure no tempo e em futuras investigações.

A empresa Patinter, por ser um exemplo de profissional de como fazer um trabalho de excelência em função do público e acima de tudo em função dos seus trabalhadores.

## **Resumo**

Existem certas profissões que, por muito importantes que se revelem para o funcionamento da estrutura de um país e para o quotidiano do cidadão comum, passam despercebidas à maioria das pessoas dada a sua particularidade das características que assumem. O presente estudo reporta-se a, uma dessas profissões, a de condutor de veículos pesados de mercadoria rodoviárias e representa um esforço de compreensão da mesma, para além dos estereótipos que a ela tendem a estar associados. Recorrendo a um estudo etnográfico e à metodologia de estudo de caso, procura perceber-se como um representante desse grupo profissional vive e significa o trabalho que realiza considerando quer dimensões específicas da actividade desenvolvida quer a articulação desta com alguns outros papéis da sua existência. Com esse fim, recorreu-se à observação participante como metodologia privilegiada de recolha de dados tendo o investigador acompanhado o camionista observado ao longo de uma viagem de quatro dias. Além dos registos dessa observação participante e dos diários de bordo foi ainda elaborada um entrevista semi-estruturada após a primeira análise dos dados previamente obtidos entre eles. Os resultados indicam que o camionista consegue obter uma identificação com a profissão que ultrapassa os efeitos negativos da mesma profissão, nomeadamente a sua intrusão nos outros papéis de vida. A identidade profissional do participante no presente parece ser o produto não do interesse prévio pela actividade de camionista mas sim dos factores ligados a profissão, progressivamente explorados e valorizados ao longo da relação com esta, que a tornam “viciante”, como as oportunidades de sociabilidade e a percepção de liberdade. Verificou-se ainda, a existência de um sentido de comunidade ente os profissionais deste domínio, que se manifesta através de expressões de solidariedade e de convivialidade que transcendem o contexto imediato de trabalho e passam para o plano mais privado das suas vidas.

**Palavras-chave:** Identidade profissional, relação trabalho-família, camionistas, percurso vocacional.

## **Abstract**

There are certain professions that tend to be unnoticed to most people in spite of their enormous importance to the structure of country because of their special features. This study refers to one of these professions, the heavy truck driver of goods and represents an effort to the same, beyond the stereotypes that tend to be associated to with it. Drawing on an ethnographic study and the methodology on a case study, seeks to realize himself as a representative of this professional group, tend to live, and the meaning of his work considering the dimensions involved in his work and the rest of roles of existence. To this end, we used a participant observation as a method of data collection in which the investigator accompanied the truck driver on a trip of four days. In addition to participant observation and the records of the trip logbook, there was prepared a semi-structured interview that occur after the first analysis of the data collected previously. The results indicate truck driver can get a identification with the profession that goes beyond the negative effects of the same profession, like the intrusion in other life roles. The professional identity of the participant in the present study seems to be the product, not of previous interest for the profession but to factors related to the same profession that were progressively explored and exploited over the relationship with this, making it “addictive”, as opportunity for sociability and the perception of freedom. It was all so verified, the existence of a sense of community on the professionals in this field, which is manifested through expressions of solidarity and conviviality that transcend the immediate context of work and plan to spend more of their private lives.

**Keywords:** Professional identity, conflict family-work, truck diver of goods, vocational transitions.

## **Resumé**

Il ya certaines professions qui, en dépit de révéler la structure de fonctionnement d'un pays et la vie quotidienne des citoyens ordinaires passent inaperçus pour la plupart des gens à cause des caractéristiques particulières qu'elles prennent. La présente étude se réfère à une de ces professions, le conducteur du trafic de poids lourds et représente un effort pour la comprendre, au-delà des stéréotypes qui ont tendance à être associés. S'appuyant sur une étude ethnographique et la méthodologie de l'étude de cas cherche on essaye comprendre comme est la vie d'un représentant de ce groupe et ce que signifie le travail effectué en considérant à la fois les dimensions spécifiques de l'activité et l'articulation de celle-ci avec d'autres rôles de son existence. Pour cela, nous avons utilisé l'observation participante comme une méthode de collecte de données privilégiées avec l'enquêteur a suivi le camionneur, le regardant ainsi que son activité sur quatre jours. En plus des enregistrements de l'observation participante et du journal de bord, a été également développé un entretien semi-structuré après la première analyse des données précédemment obtenues entre eux, on en peut voir principalement dans les grèves où presque tout le monde participe et s'aide mutuellement. Les résultats indiquent que le camionneur réussit à obtenir une identification avec la profession qui dépasse les effets négatifs de le même profession, notamment son intrusion dans les autres rôles de vie. L'identité professionnelle du participant dans le cadeau semble être le produit non de l'intérêt préalable par l'activité de camionneur mais des facteurs allumés à profession, progressivement explorés et valorisés au long de la relation avec celle-ci, qui la deviennent « viciante », comme les occasions de sociabilité et la perception de liberté. Il s'est vérifié encore, l'existence d'un sens de la communauté être les professionnels de ce domaine, que si manifeste à travers des expressions de solidarité et convivialidade qui dépassent le contexte immédiat de travail et passent pour le plan le plus privé de leurs vies.

Mots-clés: Identité professionnelle, conciliation travail-famille, camionneurs, vie professionnelle.



## ÍNDICE

INTRODUÇÃO.....	1
<b>CAPÍTULO I – CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJECTO DE ESTUDO.....</b>	<b>2</b>
<b>1. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO E SOCIAL DA PROFISSÃO DE CAMIONISTA .....</b>	<b>3</b>
1.1 - Camionista: Título e Caracterização formal da Profissão .....	3
1.2 – Evolução histórica da profissão .....	3
1.3 – Representatividade na estrutura social de emprego dos camionistas de pesados de mercadorias .....	4
1.4 - Legislação em vigor relativamente aos condutores de transportes rodoviários de mercadorias .....	5
<b>2 – DIMENSÕES SÓCIO-PSICOLÓGICAS RELEVANTES DA RELAÇÃO DOS INDIVÍDUOS COM A PROFISSÃO .....</b>	<b>7</b>
2.1 - Compreensão da esfera intra-pessoal do camionista e sua influência na carreira profissional .....	7
2.2 - Os processos de construção identidade sócio- profissional .....	11
2.3 - A construção do sentido de comunidade – factores de pertença a uma categoria profissional .....	13
<b>CAPÍTULO II- METODOLOGIA .....</b>	<b>15</b>
1. Abordagem metodológica adoptada .....	16
2. Procedimentos para obtenção de colaboração no estudo.....	16
3. Métodos e instrumentos de recolha de dados.....	17
4. Perfil sócio- biográfico do participante .....	20
5. Procedimentos de análise dos dados .....	21
<b>CAPÍTULO III- APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DE RESULTADOS .....</b>	<b>22</b>
1. Apresentação dos resultados .....	23
1.1. Percurso anterior até ao ingresso na profissão.....	23
1.2. A relação com a profissão .....	25
1.3. A relação com a empresa .....	32
1.4. A relação com a família .....	33
1.5. A relação com e a articulação dos diferentes papéis de vida .....	34
1.6. Repercussões da profissão no bem-estar físico e psicológico .....	35
1.7. A relação com o camião .....	36
1.8. Principais rotinas .....	37

2. Discussão dos resultados.....	<b>42</b>
<b>CONCLUSÕES E REFLEXÕES FINAIS .....</b>	<b>48</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>51</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>54</b>

## **Índice de Anexos**

**Anexo 1-** Declaração de consentimento informado da investigação

**Anexo 2-** Fotos relativas ao estudo

**Anexo 3-** Grelha de observação do primeiro dia

**Anexo 4-** Diário de bordo do primeiro dia

**Anexo 5-** Grelha de observação do segundo dia

**Anexo 6-** Diário de Bordo do segundo dia

**Anexo 7-** Grelha de observação do terceiro dia

**Anexo 8-** Diário de Bordo do terceiro dia

**Anexo 9-** Guião de entrevista ao condutor de mercadorias

## INTRODUÇÃO

Esta investigação foi desenvolvida no intuito de estudar a qualidade da relação dos condutores de veículos pesados com a sua profissão e a importância dessa relação para o seu sentido de identidade. A opção pelo estudo de caso justifica-se pelo interesse de perceber as diferentes dimensões dessa relação observando, directamente, os cambiantes dessa relação junto de um sujeito particular, valorizando, no processo de investigação, o acesso aos significados atribuídos por esse profissional à diversidade de vivências associadas à actividade de um camionista. Desta forma, procurou-se explorar a trajectória vocacional do participante e as escolhas que a pontuaram, as transições e acontecimentos de vida mais significativos, e de um modo geral, todos os aspectos relacionados com a perspectiva subjectiva do camionista colaborante relativamente à sua história, à sua profissão, e aos vários planos da sua vida incluindo as suas perspectivas de futuro.

No capítulo I procede-se a uma descrição história e social da profissão, onde é possível contactar com a definição actual da profissão de camionista, assim como alguns dados históricos da profissão, da representatividade social dos camionistas e da legislação em vigor no que concerne profissão de condutor de veículos pesados de mercadorias. Serão, ainda, explanadas algumas dimensões sócio-psicológicas que permitem compreender e valorizar o papel activo na significação de experiências e na sua construção de visões pessoais da realidade que os envolve. Abordam-se igualmente alguns aspectos relativos à construção da identidade profissional e por fim o sentido de comunidade enquanto atributo que parece tipificar, de forma muito particular, este grupo profissional. No capítulo II é apresentada a metodologia utilizada nesta investigação, com enfoque na observação participante enquanto opção central no processo de recolha de dados sendo, igualmente, os procedimentos de análise qualitativa desses dados. O capítulo III, os resultados da investigação são expostos e discutidos, ao que se segue um conjunto de conclusões e reflexões finais e os respectivos anexos da investigação.

Dada a escassez de estudos acerca desta profissão em Portugal<sup>1</sup>, espera-se que a presente investigação promova a curiosidade e o desejo de produzir mais conhecimento sobre este grupo profissional, que trabalha em condições especialmente

---

<sup>1</sup> Anuários da ANTRAM

difíceis, enfrentando inúmeras exigências físicas, psicológicas e sociais, mas que se reveste de uma enorme importância mundial.

## **CAPÍTULO I – CONTEXTUALIZAÇÃO DO OBJECTO DE ESTUDO**

---

## **1. ENQUADRAMENTO HISTÓRICO E SOCIAL DA PROFISSÃO DE CAMIONISTA**

### **1.1 - Camionista: Título e Caracterização formal da Profissão**

De acordo com Classificação Nacional das profissões (IEFP, 1994), entre as profissões inseridas no Grupo Base de operadores de instalações e máquinas e trabalhadores de montagem, incluem o “Motorista de Veículos Pesados – Mercadorias” (código 8.3.2.4.05) e os “Condutores de Veículos Pesados de Mercadorias: Estão aqui incluídos os condutores de veículos pesados de mercadorias que não estão classificados em outra parte” (código 8.3.2.4.90). Na referida classificação, o motorista de veículos pesados de mercadorias, é apresentado como o profissional a quem cabem as seguintes funções: (1) conduzir camiões e outros veículos automóveis pesados para o transporte de mercadorias e materiais; (2) informar-se do destino das mercadorias, determinar o percurso a efectuar, e receber a documentação respectiva; (3) orientar e, eventualmente, participar nas operações de carga, arrumação e descarga da mercadoria, a fim de garantir as condições de segurança e respeitar o limite de carga do veículo; (4) efectuar as manobras e os sinais luminosos necessários à circulação, atendendo ao estado da via e do veículo, às condições meteorológicas e de trânsito, à carga transportada e às regras e sinais de trânsito; (5) efectuar a entrega da mercadoria e documentação respectiva no local de destino e receber o comprovativo da mesma; (6) providenciar pelo bom estado de funcionamento do veículo, zelando pela sua manutenção, reparação e limpeza; (7) elaborar relatórios de rotina sobre as viagens que efectua.

Os condutores que têm autorização do Estado para conduzirem veículos pesados de mercadorias podem dividir-se em duas categorias: 1) os que estão habilitados a conduzir fora do país, ou, 2) os que apenas podem circular em estradas nacionais. O transporte de mercadorias também inclui diferentes subespecialidades, em número de sete, que se diferenciam em função do tipo de produtos transportados e da forma mais adequada de transporte. A saber: Lonas, o Frigo, Porta carros, Silos, Betoneiras, Cisternas e transportes especiais (Wikipédia, n.d.).

### **1.2 – Evolução histórica da profissão**

Foi em 1896 que o primeiro camião a motor foi construído pelo alemão Gottlieb Daimler's. Este pioneiro da indústria automóvel foi assim o primeiro condutor de um camião, fazendo de Gottlieb, o primeiro camionista de lazer. O aparecimento dos reboques foi mais tardio, datado de 1913 na cidade de Chattanooga, depois do Sr. Ernest

Holmes ter rebocado o carro do seu amigo com ajuda de três barras de madeira e uma corda.

Em 1910 existiam 10 mil camiões em todos os Estados Unidos da América, sendo que, apenas em 1916 se realiza a primeira viagem paga e constrói-se então uma ponte com a profissão actual, numa viagem entre Seattle e Nova Iorque efectuada pela empresa The Seattle Chamber of Commerce. (Jobmonkey, 2011). Desta forma consegue-se realizar a primeira viagem de longa distância que tem a duração de trinta e um dias. Desta forma ocorre o nascimento do primeiro camionista assalariado, dando origem a uma nova profissão ligada ao transporte, que anteriormente era efectuado pelos comboios a vapor.

Em Portugal, infelizmente, não existem dados concretos sobre qual terá sido a primeira empresa de transportes de mercadorias. No entanto e após uma pesquisa intensa pela parte do presente estudo, a empresa de Transportes Gonçalo SA, cujo início de actividade data do ano de 1932, parece ser a mais antiga de todas a actuar em Portugal, datando então, está data como o aparecimento dos camionistas em Portugal. Ter-se-ão seguido outras empresas como os Transportes Figueiredo (1950), os Transportes Luís Simões (1952) e mais tarde a Patinter (1970). Todas estas empresas, ainda hoje em dia, são empresas de renome, ainda que algumas com mais dimensão que as outras e com uma maior ou menor representação em termos de camionistas assalariados.

### **1.3 – Representatividade na estrutura social de emprego dos camionistas de pesados de mercadorias**

Segundo os dados do Instituto Nacional de Estatística (INE, 2011), estão empregadas em Portugal cerca de 182 mil pessoas no ramo dos transportes e armazenamento em Portugal. Esta estatística engloba trabalhadores dos transportes terrestres rodoviários, ferroviários, os transportes aéreos e transportes marítimos e todo o pessoal ligado ao armazenamento dos produtos. Segundo o INE, do primeiro trimestre de 2011 para o segundo trimestre, esta área de actividade subiu 11%, sendo a que mais empregou de um trimestre para o outro. Este valor pertence ao total de população empregada em Portugal que é cerca de 4 milhões e 893 mil pessoas.



Nas 182 mil pessoas, estão englobados os condutores de pesados de mercadorias, que constituem, aproximadamente, 46 mil do total desse número (dado ANTRAM, 2008)<sup>2</sup>

#### **1.4 - Legislação em vigor relativamente aos condutores de transportes rodoviários de mercadorias**

Actualmente existe uma uniformidade relativamente aos direitos dos condutores de transportes rodoviários pesados de mercadorias, legislação esta que diz respeito a todos os indivíduos que transportem mercadorias na União Europeia. Estas leis foram elaboradas na comunidade europeia, no intuito de reduzir os números de acidentes, regular as condições de trabalho de todos os condutores, não permitindo, desta forma, uma exploração indevida dos motoristas, particularmente, no que diz respeito à quantidade de horas que têm de trabalhar.

Assim, o Regulamento (CE) N° 561/2006, de 15 de Março, publicado no Jornal Oficial L n° 102 de 11 de Abril de 2006: Relativo à harmonização de determinadas disposições em matéria social no domínio dos transportes rodoviários, que altera os Regulamentos (CEE) n° 3821/85 e (CEE) n° 2135/98 do Conselho da União Europeia e revoga o Regulamento (CEE) n° 3820/85 do Conselho da União Europeia (Logiformação, 2010), torna os períodos de condução e de descanso iguais para qualquer condutor de mercadorias que efectue transportes no interior da comunidade europeia.

Um condutor de pesados para transporte de mercadorias fica assim obrigado a conduzir no máximo, durante uma semana, dez horas em dois dos dias e nos restantes dias, nove horas diárias. As pausas são de quarenta e cinco minutos a cada quatro horas e meia de condução, podendo o condutor conduzir, desta forma, num dia, um máximo de dois períodos de quatro horas e meia. Para controlar estes tempos de viagem e de descanso, utilizava-se um dispositivo designado como “discos”. Uma vez que tal dispositivo não apresentava grande eficácia (pois os condutores apenas tinham de retirar o disco e colocar um novo para conseguirem contornar o estipulado legalmente). Actualmente é utilizado o tacógrafo, sendo que este aparelho electrónico, regista a informação relativa a toda a viagem, como o tempo de condução, a duração das pausas e os períodos de descansos e ainda possíveis excessos de velocidade.

---

<sup>2</sup> O Anuário ANTRAM referente ao ano 2011, não se encontra ainda disponível.

O Regulamento (UE) n.º 1266/2009, de 16 de Dezembro, publicado no Jornal Oficial L n.º 339 de 22 de Dezembro: Adapta pela décima vez ao progresso técnico o Regulamento (CEE) n.º 3821/85 do Conselho da União Europeia relativo à introdução de um aparelho de controlo no domínio dos transportes rodoviários, ficando assim os condutores ou empresas, obrigados a instalar o sistema de controlo até ao dia 31 de Julho de 2011. As sanções relativas ao incumprimento do uso do tacógrafo, bem como dos momentos de viagem e pausa estão descritos no Decreto-Lei n.º 169/2009, de 31 de Julho: Define o regime contra-ordenacional aplicável ao incumprimento das regras relativas à instalação e uso do tacógrafo estabelecidas no Regulamento (CEE) n.º 3821/85, do Conselho, de 20 de Dezembro, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 2135/98, do Conselho, de 24 de Setembro, e pelo Regulamento (CE) n.º 561/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março. As sanções são inúmeras. A título de exemplo, um condutor que conduza cinco horas seguidas sem parar, tem de pagar uma coima no valor 3600 euros.

Para além destas regras gerais, que abrangem todos os condutores de transporte rodoviário na comunidade europeia, em Portugal, existe também uma legislação específica relativamente a esta profissão. Os condutores que, actualmente, queiram ingressar esta profissão têm de obter o Certificado de Aptidão de Motorista (CAM), Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de Maio, que transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2003/59/CE, de 15 de Julho, relativa à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afectos ao transporte de mercadorias e de passageiros. Para os que desejem tornar-se condutores de mercadorias é, assim, obrigatória a frequência de uma formação, que tem um, custo de 300 euros.

Após a aquisição do CAM e segundo à Directiva 2003/59/CE para o direito português, veio impor, através do Decreto-Lei 126/2009, aos candidatos à profissão de motorista de veículos pesados de mercadorias a obrigatoriedade de possuir a Carta de Qualificação de Motorista, válida por cinco anos, a emitir pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMTT). Assim, a emissão da Carta de Qualificação de Motorista para o exercício da condução dos veículos das categorias C e C+E e subcategorias C1 e C1+E e das categorias D e D+E e subcategorias D1 e D1+E, fica dependente da obtenção prévia do Certificado de Aptidão para Motorista, da frequência obrigatória de formação inicial e aprovação em exame e da frequência obrigatória de formação contínua com aproveitamento. Os actuais condutores que não, eram detentores

do CAM, foram obrigados a obter essa certificação até ao dia 31 de Julho de 2011, como condição para poderem continuar a exercer a profissão.

## **2 – DIMENSÕES SÓCIO-PSICOLÓGICAS RELEVANTES DA RELAÇÃO DOS INDIVÍDUOS COM A PROFISSÃO**

### **2.1 - Compreensão da esfera intra-pessoal do camionista e sua influência na carreira profissional**

O presente estudo interessa-se de forma particular pelo percurso vital dos indivíduos valorizando a ocorrência de acontecimentos significativos nos papéis assumidos ao longo do seu desenvolvimento e atendendo às suas transições vocacionais que pontuaram esse percurso e conduziram o sujeito à sua profissão actual. O desenvolvimento humano decorre durante quase toda a existência do ser humano, logo após o seu nascimento o recém-nascido encontra-se em desenvolvimento através da sua interacção com o meio exterior. Foram inúmeras as teorias elaboradas ao longo dos tempos, que procuraram explicar o desenvolvimento baseado em estádios ou período de vida em que o sujeito teria de ultrapassar algumas tarefas de forma positiva ou negativa. Uma das teorias desenvolvidas foi a teoria psicossocial de Erikson, que defendia o desenvolvimento humano em oito estádios diferentes, onde o indivíduo poderia ultrapassar cada estágio de modo positivo ou negativo (Erikson, 1976). Os estádios definidos por Erikson foram: confiança básica versus desconfiança básica (0, 18 meses); autonomia *versus* vergonha e dúvida (18 meses aos 3 anos); iniciativa *versus* culpa (3 aos 6 anos); indústria *versus* inferioridade (6 aos 12 anos); identidade *versus* confusão de papel (período da adolescência); intimidade *versus* isolamento (20 aos 35 anos); generatividade *versus* estagnação (35 aos 60 anos) e integridade do ego *versus* desesperança (após os 60 anos) (Erikson 1976). A primeira idade da confiança básica *versus* desconfiança básica (0 aos 18 meses) é acima de tudo baseada nas necessidades da criança, ou seja, se as necessidades da criança foram saciadas a criança, tendem a criar uma confiança no mundo externo, mais concretamente com a mãe, sendo que essa confiança irá reflectir na capacidade da criança se relacionar com o seu mundo interno. Em todos os estádios existe uma relação especial com um elemento da sociedade (Erikson, 1976), sendo neste caso, a mãe da criança. A criança ao criar uma relação de confiança ultrapassa de modo positivo este estágio de desenvolvimento. A segunda idade autonomia *versus* vergonha e dúvida (18 meses aos 3 anos) em que a interligação ao estágio anterior é inegável, isto porque, a criança só pode ter autonomia de explorar o

mundo exterior (sempre supervisionada) se tiver adquirido a confiança na idade anterior, caso contrário, a vergonha de não conseguir alcançar irá condicionar a criança a explorar o novo mundo. Na terceira idade, da iniciativa *versus* culpa, (3 aos 6 anos) acrescenta-se a autonomia à capacidade de empreender, de planejar e executar tarefas, num processo onde a criança tem um papel activo nas suas brincadeiras. O aparecimento de pensamentos sexuais pode levar a um sentimento de vergonha nas crianças que não tenham forma de contornar esses pensamentos. O quarto estágio refere-se à indústria *versus* inferioridade (6 aos 12 anos), onde aparece a produção de um produto, ou seja, através dos ensinamentos escolares a criança irá produzir conhecimento nela própria, através das habilidades e ferramentas adquiridas anteriormente. Pode nesta fase, a criança considerar que as suas ferramentas e habilidade serão insuficientes, levando a criança a um sentimento de inferioridade (Erikson, 1976). A quinta idade é a da identidade *versus* confusão de papel (período da adolescência) será abordada no ponto 2.2. a propósito dos processos da construção da identidade sócio-profissional. O sexto estágio da teoria psicossocial de Erikson é o da intimidade *versus* isolamento (20 aos 35 anos), que decorre após a aquisição de uma identidade, em que, o sujeito pretende fundir-se com outra identidade diferente, ou seja, partilhar uma vida com uma pessoa, ficando fiel a todas as condicionantes desta nova relação. O reverso da intimidade é o isolamento, em que o sujeito não se encontra pronto para a partilha de uma relação, onde não consegue permitir a invasão dos seus territórios mais íntimos (Erikson, 1976). O último estágio a ser abordado representará, à partida, o estágio actual do nosso sujeito que é o generatividade *versus* estagnação que consiste na produção de conhecimentos para as gerações mais novas, normalmente, os filhos. A estagnação é quando esta etapa não ocorre, quando o indivíduo não tem como transmitir esses conhecimentos por não ter filhos ou por não se sentir confiante para puder partilhar algo, mostrando-se reservado. Estas são as fases ao longo das quais o indivíduo se desenvolveu psicossocialmente, sendo então, importante uma análise da história de vida do sujeito, de modo a perceber, de que forma (positiva ou negativa) o camiãoista ultrapassou e os efeitos que essas etapas tiveram na sua vida actual. Desta forma será possível ainda descobrir momentos significativos da sua história de vida.

Outro tema importante para se compreender no caso em estudo são os papéis que foi adquirindo ao longo do tempo com maior enfoque o papel profissional, no intuito, de procurar conhecer as dinâmicas da relação trabalho-família e quais as estratégias que

utiliza para ultrapassar estas dificuldades na profissão de condutor de veículos pesados rodoviário de mercadorias.

Assim Bronfenbrenner (1979) define “papéis” como o conjunto de actividades e de relações que se esperam de uma pessoa que ocupa uma determinada posição na sociedade e, por outro lado, como aquilo que se espera dos outros em relação a ela (Nascimento, 2007, pp. 193-194). Um indivíduo ao longo do seu desenvolvimento irá adquirir diversos papéis, como, de filho, de irmão, de pai, etc... Estes diferentes papéis adquirem um grau de importância diferente para o sujeito e podem ser enquadrados segundo o modelo triangular de Super (Nascimento, 2007, pp. 194), que consiste em três parâmetros de avaliação da importância: o investimento (como sendo uma ligação emocional ao papel); a participação (o tempo dispensado e a respectiva energia gasta no desempenho do mesmo papel); e o conhecimento (a informação adquirida e memorizada através do desempenho do mesmo papel). No presente estudo é fundamental perceber o grau de importância que é dado a cada papel pelo camionista participante, pois assim poder-se-á perceber a eventual existência e o grau de conflito entre papéis bem como os efeitos negativos que possam resultar de possíveis incompatibilidades entre as exigências provindas da actividade profissional e as associadas a outras áreas de vida. Assim, é essencial perceber o grau de investimento, participação e conhecimento que o sujeito tem relativamente aos seus papéis mais importantes. O investimento torna-se, por isso, um aspecto fundamental no que se refere à caracterização da relação do camionista com a profissão isto porque, a ausência ou não de ligação emocional e de vinculação a esta conduz, normalmente, a uma maior ou menor participação no papel profissional e, com isto, a extensão de conhecimento que se adquirem no desempenho do papel (Nascimento, 2007, pp. 194-195). Claro que um maior investimento, participação e conhecimento num dado papel, irá reflectir-se nos restantes papéis que o indivíduo acumula num determinado momento da sua vida.

Segundo Super (1976), pode-se definir uma carreira como: “*A sequência das principais posições ocupadas por uma pessoa durante toda sua vida é pré-ocupacional, profissional e de vida pós-ocupacional; inclui funções relacionadas com o trabalho, tais como os dos estudantes, funcionários e pensionistas, em conjunto com papéis complementares profissionais, familiares e cívicos. Carreiras só existem se as pessoas as perseguirem, pois elas são centradas na pessoa.*” (Law, 1991). Super (1984 cit in Balbinotti, 2003) descreve carreira como um processo contínuo de desenvolvimento, podendo apenas, ser contrariado com uma mudança de carreira que pode ser forçada

(despedimento) ou voluntária (mudança para um emprego melhor). Actualmente, as transições podem ser temporárias ou definitivas, em que muitas transições temporárias tendem a tornar-se definitivas devido a diversos factores como a acomodação, o elevado investimento e o crescimento do significado vocacional (Feller & Walz, 1997). Assim, é essencial, no abraçar de uma nova carreira, aprendendo o funcionamento da organização, as suas normas de trabalho e investir na aquisição do conhecimento total sobre as suas funções de trabalho. É um processo cíclico, ou seja, no ingresso de novas profissões, o processo de desenvolvimento da carreira é sempre o mesmo e é necessário, por vezes, aceitar a realidade social quando se ingressa num emprego que pode até não corresponder às nossas expectativas. Nestes casos, é fundamental investir no mesmo, nem que seja temporariamente, de modo a não ficarmos sujeitos a uma nova transição vocacional, que em vez de voluntária seja involuntária (Feller & Walz, 1997).

No caso dos condutores de veículos pesados rodoviários de mercadorias, os dois papéis que, à partida, estão mais em jogo, são os papéis ligados a família e os papéis ligados a profissão. Alguns estudos sobre a relação trabalho-família (Nascimento & Coimbra, 2001; Fox & Bruce, 2001; Carr, 2002 *cit in* Nascimento, 2007, pp. 193- 353), demonstram poder haver efeitos positivos e negativos de um papel sobre o outro e no próprio indivíduo, nomeadamente, uma interferência negativa do papel profissional sobre o papel familiar, facto que poderá dever-se à exigência actual de um maior investimento nas carreiras profissionais.

Segundo o Modelo de Exploração Reconstitutiva do Investimento Vocacional, que tenta explorar todos os aspectos da vida do indivíduo, o sujeito tem sempre um papel activo na procura exaustiva do seu significado vocacional. Neste modelo, o sujeito explora activamente as suas opções e toma iniciativa de procurar, através dos seus interesses, de um caminho a seguir. O sujeito e o mundo não são vistos como dois elementos independentes, mas sim com mantendo uma relação de interdependência (Campos, Coimbra, 1991). Assim, no presente estudo, pretende-se perceber de que forma o caso em análise foi construindo significado para as suas experiências de relação com o mundo e de que modo esses significados influenciaram o seu padrão de investimentos considerando, de forma particular, o investimento na família e na profissão. No desempenho do papel profissional o camionista fica exposto a diversos riscos. A profissão de camionista pode produzir uma diminuição do bem-estar físico daquele que exerce manifestando-se através de problemas como perturbações de sono,

comportamentos aditivos ou outras doenças que decorrem de uma má alimentação (Penteado & Gonçalves & Costa & Marques, 2008). Em termos psicológicos é uma profissão muito difícil, particularmente porque os momentos de solidão tendem a desencadear depressões nos camionistas (Penteado & Gonçalves & Costa & Marques, 2008). Na presente investigação procurar-se-á estar atentos a qualquer sinal deste tipo de riscos ou problemas físicos e psicológicos.

## **2.2 - Os processos de construção identidade sócio- profissional**

A noção de identidade aparece no século vinte ligada a Erikson (1980), na sua teoria psicossocial do desenvolvimento, mais concretamente, no quinto estágio psicossocial designado por Identidade *versus* Confusão de identidade. Apesar deste facto, a construção de identidade é um processo que começa na primeira relação entre a criança e a mãe, onde a aquisição de competências ao longo do desenvolvimento irá proporcionar ao sujeito uma aquisição de um certo sentido de identidade na fase da adolescência (Costa, 1990). É no período da adolescência que, de facto, tende a ocorrer a formação da identidade, pois só nesta fase, o indivíduo tem a possibilidade de integrar todos os elementos da sua identidade adquiridos até então. Neste período o adolescente encontra-se sobre grande pressão de agentes exteriores (pais, professores e sociedade) no intuito de tomar algumas decisões importantes, no que diz respeito a escola e ao seu futuro profissional (Costa, 1990). No processo de definição da identidade aparecem três características importantes: 1) um sentido de continuidade no espaço e no tempo do *self*; 2) a configuração de elementos positivos e negativos da identidade que dão unidade às experiências de si próprio com o mundo social; 3) o sentido de independência entre o conceito de si próprio e a realidade (Costa, 1990). Segundo Erikson (1976, *cit in* Costa, 1990), a aquisição de identidade pode ser definida como uma tarefa do desenvolvimento psicológico no período da adolescência, que consiste, numa definição pessoal do Eu, no que diz respeito ao sistema de valores, ideias e objectivos de vida. A difusão da identidade, por outro lado, é uma sobreposição de papéis, da imagem de si próprio e de oportunidades contraditórias, sendo que, podemos considerar alguns factores específicos como contribuintes da difusão da identidade, como: 1) a não vinculação entre a criança e a mãe numa fase prematura; 2) a ausência de vinculação não foi colmatada com novas ligações; 3) dificuldades em lidar com as circunstâncias de vida, mais concretamente com mudanças; 4) conflito entre as expectativas sociais, parentais e do grupo de pares; 5) perdas ao longo do crescimento nos laços familiares e a respectiva

falta de apoio (Costa, 1990). Marcia em 1986 (*cit in* Costa, 1990) definiu a identidade segundo três aspectos: fenomenológico, comportamental e estrutural. A nível fenomenológico, a identidade é vivida como fazendo parte do adolescente, numa ligação entre o passado e o presente, em que o indivíduo sente que é mais do que uma soma de papéis. Ao nível comportamental, a identidade refere-se a exploração de alternativas, onde o sujeito tem um papel activo na tomada de decisão e no respectivo investimento em determinados valores, crenças e objectivos no domínio profissional. A nível da estrutural a identidade sofre uma influência na forma como o indivíduo percebe o mundo, que resulta de um processo síntese das necessidades e capacidades e as respectivas recompensas nos respectivos pedidos. Esta fase de aquisição da identidade foi designada por Erikson, como a moratória psicossocial, onde ocorre a primeira definição do Eu, através de todas as competências adquiridas ao longo do desenvolvimento e num processo de exploração onde é possível a adquirir a respectiva identidade. É assim um período de exploração, de interrogações, de alternância entre o pessimismo e optimismo que segundo Marcia (1986 *cit in* Costa, 1990) este processo de exploração é mais um fim do que um processo de tomada de decisões. Com isso, o sujeito iria experimentar diversos papéis sociais e responsabilidades que, mais tarde, na idade adulta, as utilizaria. As identidades são como já citado anteriormente um processo em desenvolvimento, a identificação com um papel, mais concretamente, com o papel profissional é um ponto de estudo no presente estudo, mais concretamente, os factores consubstanciação e reforço da identidade profissional no caso do camionista. A identidade profissional pode assim ser considerada, como uma nova identidade psicossocial (Simões & Simões, 1997), com a respectiva aquisição de novas aprendizagens relativas á profissão (Lacey 1977, *cit in* Lopes, Silva, Sousa, Rocha, Fragateiro, 2007). Para Erikson a identidade profissional é o factor mais desafiante do processo de formação de identidade (Taveira, 2000, pp. 54-55). Para Dubar (2006), a identidade profissional está inserida em duas formas, a forma comunitária e a forma societária. A forma comunitária defendida por Dubar (2006), realça que, o Nós tende a moldar completamente um Eu, modificando mesmo a sua genealogia e os seus traços culturais. À forma societária do Nós é dependente das identificações estratégicas dos Eus e os respectivos objectivos de sucesso e realização pessoal (Dubar, 2006). Duma forma mais concreta, as identidades profissionais são formas reconhecidas socialmente, onde os indivíduos se identificam uns com os outros, isto no campo do trabalho e do emprego (Dubar, 2006). A identidade profissional, tende



também a ser associada ao conflito, pois segundo Sainsaulieu (1996, p. 189 *cit in* Dubar, 2006), em momentos lutas de classe como a verificada pelas paralisações em França dos camionistas (1984, 1985, 1997...) e a última em Portugal em 14 de Maio de 2010, são vistas como uma forma de demonstração da identidade profissional. Deste modo, o papel deste estudo é descortinar os factores comuns de identificação entre camionistas e a forma (comunitária ou societária) que melhor descreve a identidade profissional no caso particular em análise considerando a proposta de Dubar (2006).

### **2.3 - A construção do sentido de comunidade – factores de pertença a uma categoria profissional**

A construção de um sentido de comunidade ou de pertença a um grupo social, encontra-se relacionada com a identificação ou a criação de uma identidade com o grupo (Barreto, 2000). A cultura profissional, normalmente, está ligada à criação de uma identidade profissional, pois os sujeitos adquirem práticas sociais ligadas a profissão (Caria, 2008). Assim esta construção do sentido de comunidade encontra-se ligada ao processo de criação de identidade profissional como, explicitado anteriormente, ou identidade social para com o grupo, sendo criada ou formada em dois processos fundamentais: a categorização social e a identificação social. A categorização social, encontra-se intimamente ligada aos estímulos, na medida em que as pessoas tendem a organizar e associar estímulos externos a grupos sociais (Barreto, 2000), levando mesmo, esta associação à formação dos estereótipos. O processo de identificação social, por sua vez, é o processo relativo a auto-categorização do próprio indivíduo numa categoria social e a ligação emocional criada com o grupo de pertença (Tajfel, 1978 *cit in* Barreto, 2000). A construção do sentido de comunidade, aparece também ligada ao factor da categorização social, ou seja, se um grupo social foi categorizado de pouca relevância social, tende a aumentar e a identificação social e comportamento face a sua profissão (Doosje, Ellemers & De Gilder, 1999; Spears, 1999; Jetten, Spears & Manstead, 1997 *cit in* Barreto, 2000). Assim, o facto dos camionistas serem representados como um grupo com pouca importância social poderá estar relacionada com um aumento do seu sentido de comunidade, sendo este ponto, de enorme importância no presente estudo.

O grupo social e a identidade grupal construída organizam-se segundo protótipos que ajudam a construir as relações sociais com os pares (Brown, Mory & Kinney, 1994; Steglich, Snijders & West, 2006 *cit in* Matos, 2008). Ainda que, estes autores se refiram

às dinâmicas e processos relacionais típicos da adolescência, numa perspectiva de desenvolvimento contínuo, poder-se-á também considerar que a categoria social dos camionistas se define em função de padrões de comportamentos, valores, atitudes e preferências que, em parte, reflectem um efeito de conformismo ao protótipo vigente, mas também resultam de tentativas de comparação a uma percepção socialmente construída. Desta forma, o sentido de comunidade, só pode ser conceptualizado na interacção social entre intervenientes, através da comunicação verbal e não verbal (Giddens, 1989, *cit in* Caria, 2008). Existe uma interdependência entre os sujeitos, um pensamento colectivo que os une de forma a produzir os mesmos efeitos sociais, nos sujeitos que estão inseridos no grupo. Existem normas conscientes, sobre a conduta, os valores e comportamentos dentro do grupo e fora do grupo. O comportamento do participante perante o seu grupo é alterado, consoante a ligação a esse grupo, modificando o seu comportamento em prol do grupo e quando maior o grupo, maior será o conformismo do seu comportamento (Barreto, 2000). A cultura é, assim, o reflexo da prática social dos intervenientes do grupo profissional e do uso das mesmas práticas (Caria, 2008).

A verdade é que, em quase todas as profissões, existe uma cultura ou sentido de comunidade que é comum a quase todos os que a integram (Caria, 2008). No presente estudo procura perceber-se se existe e em que grau se observa este sentido de comunidade nos camionistas e se a existência de comportamentos de pertença a esta categoria profissional se encontra associada a comportamentos conformistas ou a tentativas de comparação social intra-grupo.

## **CAPÍTULO II- METODOLOGIA**

---

## **1. Abordagem metodológica adoptada**

Foi privilegiado no presente estudo um método de investigação qualitativo. Apesar de não haver diversas diferenças teóricas entre as abordagens qualitativas (Gubrium, 1988; Meltzer, Petras e Reynolds, 1975 *cit in* Bogdan & Bilken, 1994), a grande maioria de investigadores qualitativos estão intimamente correlacionados com a perspectiva fenomenológica. Ao contrário da perspectiva positivista, a perspectiva fenomenológica tenta compreender o significado, isto é, analisa as interacções e acontecimentos de situações vulgares em pessoas normais. Nesta abordagem, é essencial o “silêncio” (Psathas, 1973 *cit in* Bogdan & Bilken, 1994), é necessário “ouvir” aquilo que se pretende estudar. Os fenomenologistas procuram perceber a componente subjectiva do comportamento do ser humano, tentando compreender o mundo conceptual dos sujeitos (Geertz, 1973, *cit in* Bogdan & Bilken, 1994). É, assim, fundamental entender como e qual o significado construído pelos sujeitos nos seus acontecimentos de vida, sendo a realidade um fenómeno “socialmente construído” (Berger e Luckmann, 1967 *cit in* Bogdan & Bilken, 1994). Procura-se, assim, entender o mundo através dos olhos do sujeito, do seu ponto de vista e do significado que atribui as suas situações da vida quotidiana.

As principais características da investigação qualitativa prendem-se com cinco pontos: 1) na investigação qualitativa, o contexto natural é essencial, tornando o investigador o instrumento primordial; 2) a investigação é descritiva, ou seja, os dados recolhidos são apresentados em forma de imagens ou palavras; 3) é atribuída maior importância ao processo e não aos resultados; 4) os dados são analisados de forma indutiva e; 5) o significado é fulcral na vida das pessoas (Bogdan & Bilken, 1994). Considerou-se, por tudo isto, ser este o método mais adequado a esta investigação, onde o estudo incide sobre um fenómeno específico – a relação dos camionistas com o seu trabalho e demais papéis de existência – tomando como referência a experiência de um representante deste grupo profissional e explorando os cambiantes dessa experiência vivendo-a de perto. Foi assim realizado um estudo de caso único cujos contornos mais específicos se descrevem de seguida.

## **2. Procedimentos para obtenção de colaboração no estudo**

Foram endereçados por carta registada, por carta registada, por correio electrónico e telefones convites de colaboração no estudo a seis empresas nacionais do ramo dos transportes rodoviários de mercadorias. Cinco das empresas não responderam

aos mesmos, tendo havido recusa por parte de uma das empresas contactadas. Após o insucesso desta primeira tentativa de obtenção de colaboração a empresa Patinter foi indicada ao investigador como uma empresa que possivelmente aceitaria participar no estudo. Desta forma, foi efectuado um primeiro contacto com um director de modo a explicar os objectivos do estudo e o tipo de colaboração pretendida. Aquando da obtenção da resposta positiva por parte da direcção da empresa, foi solicitada a autorização para o envolvimento de um contingente de camionistas da empresa e especificados alguns requisitos de participação: ser motorista com mais de 10 anos de experiência na condução de veículos pesados, casado, com filhos, fazendo entregas a longas distâncias e com uma viagem em linha de média duração (a viagem em linha é um percurso fixo percorrido pelo camionista). A empresa facultou o nome e o contacto de dois potenciais participantes no estudo que preenchiam os requisitos de participação previamente definidos. Estes dois motoristas foram contactados telefonicamente sendo que o primeiro camionista contactado, após conhecer o esperado da sua colaboração, se disponibilizou de imediato a participar na investigação. Procedeu-se, então, aos preparativos da viagem com o camionista participante, tendo ficado acordado que seria feito um dia de trabalho de campo, seguido da viagem de observação de três dias e uma entrevista realizada posteriormente a estes primeiros momentos. No dia de trabalho de campo que decorreu algumas horas antes da viagem foi então assinado formalmente um documento de consentimento informado de participação no presente estudo (cf. Anexo 1). No dia que se realizou a entrevista, foi formalizado por escrito o consentimento informado de colaboração no estudo por parte do director anteriormente contactado que tinha sido concedido de forma verbal.

### **3. Métodos e instrumentos de recolha de dados**

O trabalho de campo é essencial para os investigadores qualitativos, pois é o modo como a maioria recolhe os seus dados. O objectivo deste trabalho de campo é aumentar os níveis de confiança entre o participante e o investigador, encorajando o sujeito a falar de assuntos do seu interesse e depositando as suas confidências no investigador (Bogdan & Bilken, 1994). Neste trabalho forma-se uma relação de confiança, onde o investigador terá de dar provas, demonstrar-se merecedor da confiança depositada de forma a não abalar a mesma (Bogdan & Bilken, 1994).

É um trabalho muito enriquecedor, que pode ser elaborado num contexto de eleição do sujeito, onde o investigador deve, acima de tudo, aprender com o sujeito,

viver o mundo através dos seus olhos e não pensar que sabe tudo. É o trabalho na aceitação por parte do sujeito, não como um objectivo em si, mas sim devido aos frutos provenientes para a investigação (Geertz, 1979). É fundamental entender o processo, os significados, que o sujeito atribui às suas interações com o mundo (Bogdan & Bilken, 1994). Um constructo ligado ao interaccionismo simbólico é o *self*, como sendo a imagem que as pessoas constroem de si, em interação com os outros. Sendo o *self*, uma construção social, progressiva e evolutiva, permite que as pessoas cresçam e se modifiquem através da imagem pessoal que têm do “espelho” que é o mundo.

Na lógica do trabalho de campo, optou-se por proceder à recolha de dados primariamente, através de **observação participante**. A observação participante ou activa consiste no fazer parte do conhecimento na vida real da comunidade, do grupo, ou de uma situação determinada (Gil, A., 1999). O observador tem, assim, um papel activo no processo, como se fosse um membro do grupo e, dessa forma, é possível obter dados sobre o conhecimento real do grupo. Desta forma, que demorou 60 horas (29 das quais em circulação) foram percorridos aproximadamente 2650 quilómetros de distância. Trata-se de uma viagem que o camionista faz em 54<sup>3</sup> horas o que significa que passa mais de metade do tempo a conduzir. Atravessou-se Espanha, desde o norte até chegar ao mediterrâneo (Barcelona), seguido da descida do norte do mediterrâneo até Valência. Após a respectiva carga e descarga, é necessário retornar ao norte via Madrid e continuar o caminho até Albergaria Velha e São João da Madeira. Só após as descargas e cargas de caixas vazias é que o condutor retornou a Mangualde.

Florence Kluckhohn (1946), definiu três vantagens de este tipo de observação: a) facilita o acesso a dados ou situações habituais em que os membros do grupo estão envolvidos; b) possibilita acesso a informações privadas; c) permite captar dados sobre os comportamentos observados.

O observador participante têm de calcular muito bem a sua participação no estudo, de modo que não se venha a tornar um indígena (Gold, 1958), ou seja, não se pode envolver tanto que se venha a esquecer das suas intenções iniciais (Bogdan & Bilken, 1994). É então, imperativo que o observador mantenha uma oscilação entre dois pólos, o de observador por completo e o observador participante. O observador por completo é o que apenas observa tudo e o regista não participando de forma activa na

---

<sup>3</sup> Este atraso de 6 horas nos arredores de Madrid resultou do facto de ter havido um feriado católico, situação na qual os camionistas se vêem impedidos de passar nas estradas que dão acesso às grandes capitais tendo de esperar que lhes seja de novo possibilitado o acesso a essas vias.

situação ou circunstância. A participação moderada, como supra-citada anteriormente, é a mais eficaz, pois cria-se uma relação com o contexto em que o observador está inserido e se facilita assim o acesso a conversas, temas e comportamentos privados das comunidades, pessoa ou situação em estudo. Os sentimentos do investigador são outra peça fundamental da observação, sendo necessária a ocorrência de um registo dos seus sentimentos para não surgir um enviesamento dos resultados. Os sentimentos devem mesmo ser tratados devidamente, pois podem constituir um auxiliar da investigação qualitativa (Rosaldo, 1989).

Ao longo da observação, para além de se ter procurado manter uma participação moderada, os dados foram registados de acordo com uma **grelha de observação naturalista** (cf. Anexo 3, 5, 7) tendo ainda sido efectuadas **notas de campo**. O diário de bordo ou as notas de campo (Bogdan & Bilken, 1994), constitui-se como um dos principais instrumentos de recolha de dados no estudo de caso. Segundo Bogdan e Bilken (1994) definem-se como o “relato escrito daquilo que o investigador ouve, vê, experiencia e pensa no decurso da recolha e reflectindo sobre dados de um estudo qualitativo” (p. 150). O diário de bordo é, assim, todas as notas que o indivíduo tira na observação de modo detalhado, extensivo e meticuloso. O diário de bordo funciona ainda como uma bússola, ou seja, o mesmo ajuda o investigador a visualizar desenvolvimentos, alterações no plano de investigação e a verificar as influências que ocorreu por parte dos dados no investigador (Bogdan & Bilken, 1994). As notas de campo devem incidir sobre alguns factores importantíssimos como o retrato dos sujeitos, reconstruções de diálogo, descrição do espaço físico, relatos de acontecimentos particulares, descrição de actividades e o comportamento do observador (Bogdan & Bilken, 1994). O diário de bordo (cf. Anexo, 4, 6 e 8) foi utilizado em todo o trabalho de campo, e os conteúdos que dele constam foram registados em momentos de solidão, ou seja, nas pausas obrigatórias e no final do dia.

Os registos decorrentes da observação serviram de ponto de partida para a realização posterior de uma **entrevista semi-estruturada**. A entrevista, quando realizada após o trabalho de campo, normalmente facilita a obtenção de dados, pois já foi formada uma relação prévia de confiança. Este facto permite ao entrevistado expandir os seus pontos de vista e falar abertamente sobre os temas. Foi utilizado um guião de entrevista (cf. Anexo 9) com cerca de 55 questões abertas, distribuídas por alguns temas, como o percurso de vida, o mundo do trabalho, a sua empresa, família, os seus contextos sociais, aspectos físicos, psicológicos, o seu camião e as suas rotinas

diárias. Apesar da existência de um guião com temas a abordar, foi dada ao participante a oportunidade de desenvolver o seu discurso de modo espontâneo. Sempre que alternava de tema, não houve impedimento na sua expressão livre de expandir essa descrição (Merton & Kendall, 1946).

Como foi atrás referido, esta entrevista teve lugar após a observação e procurando focar a informação mais significativa recolhida anteriormente. Desta forma, a entrevista contribui para aprofundar todo o trabalho de observação com o intuito de perceber, colmatar e precisar alguns pontos. Assim, através da entrevista procurou-se (1) compreender a perspectiva e a visão do participante relativamente aos aspectos mais relevantes registados durante a observação e (2) captar mais profundamente, pela voz do próprio participante, o significado pessoal que atribui ao trabalho que realiza considerando o histórico do seu percurso vocacional, o tipo de ligação afectiva que tem com a profissão, o grau no qual se identifica com esta e os factores que promovem essa identificação bem como o modo como faz a gestão dos seus diferentes papéis.

#### **4. Perfil sócio- biográfico do participante**

Como foi referido, o camionista participante á empresa Patinter<sup>4</sup>, uma das empresas que foram contactadas com vista à colaboração no estudo. Trata-se de um indivíduo do sexo masculino com 47anos, casado há 21 anos com uma bibliotecária de 49 anos com quem tem dois filhos, um de 18 anos que frequenta o Ensino Superior e um de 15 anos que frequenta o ensino secundário. O condutor tem como habilitações o 12º ano e o sexto nível da conservatória nacional de música com o intuito de vir a leccionar música. O primeiro emprego fixo do participante foi a leccionar música na sua escola de música particular, mais tarde entrou no ensino público durante dois anos que abandonou devido a falta de habilitações. Quando abandonou de leccionar decidiu envergar na profissão de camionista, visto já possuía a carta de pesados e a empresa ser relativamente perto de casa (Mangualde). Tinha, nessa altura, 35 anos e acreditava que o trabalho como camionista corresponderia a uma fase transitória do seu percurso profissional. Passados quase 12 anos o indivíduo continua ligado a actividade de camionista na mesma empresa de sempre, a Patinter. Inicialmente, efectuava os seus

---

<sup>4</sup> A Patinter é a sexta maior empresa de transportes da Europa, com uma população de camionistas que ronda aproximadamente os 1600 camionistas, dos quais 1598 são do sexo masculino e 2 do sexo feminino, estes dados foram fornecidos pelo “Jornal da Caserna” o que demonstra a diferença entre géneros na profissão.



transportes no regime “geral”, ou seja, sem uma rota fixa permanente. No último ano e meio, o participante tem trabalhado no regime de “linha”, o que implica que todas as semanas realize o mesmo trajecto<sup>5</sup>.

## 5. Procedimentos de análise dos dados

A análise de conteúdo foi o procedimento usado no tratamento do material recolhido. A análise de conteúdo é a etapa do trabalho de investigação que permite transformar o material recolhido num “conjunto de dados”, organizando-se, posteriormente, o material em categorias e sub-categorias:

*“O conjunto do material compilado no campo não é, em si mesmo, um conjunto de dados, mas é, sim, uma fonte de dados. As notas de trabalho, as gravações em vídeo e os documentos respeitantes ao local do estudo não são dados. Mesmo as transcrições das entrevistas não o são. Tudo isto constitui material documental a partir do qual os dados serão construídos graças aos meios formais que a análise proporciona.”* (Lessard-Hébert *et al*, 1990: 107).

De acordo com Grawitz (1984) “a novidade da análise de conteúdo consistiu na substituição do impressionismo, dependente das qualidades pessoais do observador, por processos mais standardizados, tendentes por vezes à quantificação mas, em todo o caso a converter os materiais brutos em dados susceptíveis de serem tratados cientificamente” (p.1).

Como passos essenciais da análise de conteúdo, segundo Bardin (1977), é necessário transcrever toda a informação recolhida no trabalho de campo, observação e entrevista, para depois efectuar uma leitura integral e, por fim, codificar toda a informação recolhida nas categorias e sub-categorias relatadas anteriormente. Na presente investigação, foi adoptado este mesmo procedimento tendo o sistema de categorias sido construído com base nos parâmetros orientadores da observação pré-definidos (presentes na grelha de observação) e complementado com informação que emergiu directamente a partir dos registos e das respostas à entrevista. Sendo as mesmas categorias abrangidas nos dois momentos de recolha de dados e por essa razão serão alvo de análise durante a apresentação dos resultados.

---

<sup>5</sup> Pelo que pode perceber-se este tipo de modalidade de trabalho é mais apreciado pelos camionistas pois podem criar e manter rotinas durante as viagens (onde parar, onde comer, etc...).

### **CAPITULO III- APRESENTAÇÃO E DISCUSSÃO DE RESULTADOS**

---

## **1. Apresentação dos resultados**

Os resultados serão expostos segundo às categorias definidas para a análise de conteúdo, começando com o percurso anterior até ao ingresso na profissão actual; a relação com a profissão; a relação com a empresa; a relação com a família; a relação com e a articulação dos diferentes papéis de vida; as repercussões da profissão no bem-estar físico e psicológico; a relação com o camião; e as suas principais rotinas. Na apresentação serão apresentados, conjunta e complementarmente, dados obtidos tanto a partir de conversas ocorridas durante a observação participante como a partir da entrevista realizada. Serão organizados de acordo com as categorias de análise definidas.

### **1.1. Percurso anterior até ao ingresso na profissão**

Quando questionado em relação ao seu percurso escolar, o participante relatou ter tido um percurso normal: “foi um percurso regular, apesar de não ter os meus pais ao pé de mim, em que não tive esse apoio dos meus pais até ao 4ºano e que apesar de ter tido uma infância solitária e que apesar de tudo foi bem conseguida”. Realça também, mas de forma mais negativa, a solidão vivida nesta época da sua vida: “em termos negativos era a solidão, pois vivia numa aldeia pequenina, com meia dúzia de casas em que as pessoas da minha idade eram quase todas raparigas e as brincadeiras nunca funcionavam”. Vivia com os seus avós, pois os seus pais estavam a trabalhar no estrangeiro.

Quando questionado sobre o que mudava no seu percurso escolar, o participante relata apenas um momento do seu percurso, relativo à entrada na conservatória: “não tinha entrado na conservatória de música e tinha feito um bacharelato”, isto porque, só mais tarde veio a perceber que na conservatória não formavam professores, mas sim músicos: “conservatória apenas formava música e não professores de música”.

No que diz respeito às suas relações familiares, o participante conta que ficou sem pai muito cedo e sem sogro também: “eu fiquei sem pai muito cedo, fiquei sem o meu sogro muito cedo, por circunstâncias um bocado complicadas...”; o pai faleceu de doença no seu período de adolescência e o sogro num acidente que descreve como “um acidente estúpido”. Uma vez que tanto ele como a sua esposa eram filhos únicos, o participante tornou-se automaticamente o homem da casa. Foram momentos difíceis, e o participante não quis entrar em grandes pormenores.

O lazer também fez parte do seu percurso escolar, mais concretamente o futebol: “eu pratiquei aqui na equipa de futebol dos juniores, o clube da terra que é a Associação Desportiva de Castro de Aire”; e a música: “comecei a estudar a música a fundo na conservatória”. Devido ao grau de exigência da conservatória, o sujeito teve de optar entre a música e o desporto, levando a escolha pelo caminho da conservatória, muito também pelo apoio dos pais, dizendo “abdiquei do desporto e segui a música, porque foi uma opção um pouco influenciada pelos meus pais, já que tinha jeito para aquilo, eles queriam que eu seguisse”.

Desde cedo esteve ligado à música sendo relativamente a essa área que se definiu o seu primeiro sonho profissional, “sempre foi música, pois eu aos seis anos de idade, quando eu fui para a primária, não tinha colegas que conhecesse, conheci-os todos na primária e então o brinquedo que eu tinha em casa eram dois acordeões e então comecei a desgarrar naquilo, era o meu brinquedo”. Inicialmente queria ser músico profissional e, mais tarde, professor de música: “o objectivo de ser músico profissional e depois dar aulas pois sempre gostei muito de miúdos”. O participante, quando confrontado com o facto de já ter, ou não, atingido os seus sonhos vocacionais, responde que já os atingiu, pois “tive onze anos de plenitude, dei aulas no ciclo estatal” e não refere ainda ter sonhos para alcançar sem ser voltar á sua profissão de sonho, que é a música.

A música é a paixão da vida do participante desde os seus tempos de infância: “Quando tinha cinco anos comecei-me apaixonar por música e fui tendo até alguns concertos a título pessoal e comecei a sonhar com ser músico”. O participante começou a tocar umas músicas e com sete anos dá o seu primeiro concerto pago: “comecei a tocar uma música, duas, três, quatro, dez, vinte e aos sete anos estava a fazer um espectáculo em público e a ganhar quinhentos escudos e que em 1977 era muito dinheiro”. Entrou na conservatória e chegou ao sexto de oito níveis, e pensava que, com estas habilitações, seria possível dar aulas de música, mas não correu como planeava, como relata: “se queira ser professor de música então tinha de ir para a conservatória o que é mentira e actualmente continua a ser mentira infelizmente, isto porque, se for para a Europa dar aulas de música é necessário o sexto ano conservatória senão não dás aulas em sítio nenhum e Portugal é ao contrário. Fazes o curso de professor primário, depois entras no Instituto do Piaget, com um curso de três anos e tens habilitações próprias e eu que tenho seis anos de conservatória sou considerado com habilitações a menos”. Apesar deste facto, ainda conseguiu dar aulas durante alguns anos, onde já tinha, na escola

estatal, muitos alunos, contanto que “dei aulas no ciclo estatal (...) e como as pessoas gostavam do meu trabalho, passou a música de ser leccionada apenas no quinto e sexto ano e passou a ser, no sétimo, oitavo e nono ano e que no final tinha 224 alunos com um horário de vinte e quatro horas semanais, com mais duas de horário completo”. Além disto, ainda dava aulas numa escola de música particular da qual era proprietário (onde tinha 5 alunos) e formou um conjunto de baile local. A continuação, no ensino, estava condicionada por dois anos a leccionar nos Açores ou Madeira, com o objectivo de ganhar experiência e frequentar cadeiras pedagógicas nas respectivas universidades dos Açores ou da Madeira - “foi então me proposto ir para a Madeiras ou Açores cerca de dois anos” - e como já tinha feito investimentos na sua casa, na escola de música e no conjunto de baile, e como não queria cair em endividamento (“entretanto como tinha muitos encargos, que eu investi, com uma escola de raiz com cinco alunos e tinha de a fechar para poder ir para a Madeira e tinha de abandonar o grupo, com vários espectáculos marcados e tinha de optar, ou ficava com a escola, grupo e outra profissão ou não fico com nada e vou para a Madeira”), a escolha recaiu sobre ficar em Portugal continental e seguir uma nova profissão. Esta decisão foi tomada em família: “falei com a esposa e como tinha carta, pois já andava com o camião do grupo e optei por experimentar os camiões”. A nova profissão - condutor de veículos pesados de mercadorias – mostrou-se como uma opção viável, devido ao facto de já possuir a carta de pesados. Assim, o participante integrou uma empresa perto de casa de renome nacional e internacional, que caracteriza como “grande empresa da zona (...) entrei no dia 22 de Setembro e no dia 24 de Outubro era efectivo da empresa”. Esta entrada na profissão, levou ao abandono do conjunto e ao encerramento da sua escola, devido á falta de disponibilidade, contando que “tive de fechar a escola, tive de deixar o grupo”.

O participante recorda ter sido uma transição muito difícil: “os primeiros três meses foram um bocado complicados porque foi uma mudança radical”, devido ao hábito de outro tido de vida, apesar de salientar que o gosto pela condução também ajudou: “mas pronto era menos mal por eu gostar de conduzir”.

## **1.2. A relação com a profissão**

Segundo o participante, só pode conduzir 10 horas seguidas durante dois dias da semana, em que, estas 10 horas são distribuídas em três intervalos de tempo, com descansos obrigatórios de 45 minutos. Os intervalos normalmente são de quatro horas e trinta minutos, seguidos de pausa, voltando á condução durante o mesmo período de

tempo e respectiva pausa, e condução sucessiva de mais uma hora e paragem obrigatória, que é seguida de um descanso obrigatório de, pelo menos, seis horas. Estes horários foram todos cumpridos à risca por parte do participante durante a viagem observada. O camião que conduz já está equipado com o novo sistema de controlo, o tacógrafo. Todos os minutos de condução, descanso e velocidades, são assim registados num cartão electrónico, com o nome do participante e com a fotografia facilitar a identificação do condutor.

Infelizmente, segundo o participante, “o camionista é sempre controlado pela polícia e tratado sempre como um criminoso”, isto porque, as regras feitas para proteger o camionista são utilizadas como forma de obtenção de receitas: “são utilizados como forma de controlo por parte da polícia, para verificar se existem infracções”. Segundo um colega da mesma empresa que o nosso participante, “o camionista é o único trabalhador que paga por fazer horas extraordinárias”, isto porque, se o condutor conduzir mais do que um minuto da hora, “a multa é de 3000 euros”. As operações stop a camiões são visíveis em todas as estradas com afluência destes veículos, algo que verifiquei após a entrada em Espanha. O controlo é apertado e percorre toda a Espanha, logo após a fronteira com Portugal, com mais afluência em estradas com maior tráfego de camiões. Outro factor observado é que, em Espanha, apenas são parados camiões portugueses e franceses, que, segundo o participante, “em Espanha pagam os portugueses e franceses e em França são os portugueses e espanhóis”; são assim quase perseguidos os camiões de matrículas exteriores aos países<sup>6</sup>.

Tal como a maioria dos sistemas de controlo, também este é falível, pois a partir de uma conversa ouvida entre participante e um camionista amigo de uma outra empresa foi possível perceber alguns dos expedientes usados pelos camionistas para poderem conduzir mais tempo. A utilização de um íman, por exemplo, contribui para que o tempo de viagem seja contabilizado como tempo de descanso, sendo esta infracção punível com pena de prisão. Foi relatado pelo amigo do participante, que “o X. foi apanhado pela polícia com o íman ainda no cartão, foi preso e levou uma multa de 4000euros”. Este sistema de controlo foi também concebido para acabar com os acidentes, algo que não mudou devido ao controlo, “pois em termos de acidentes não se evitou”.

---

<sup>6</sup> É de salientar que o acompanhamento desta viagem pelo investigador só foi possível porque este último não possuía carta de motorista de pesados, caso contrário, teria de ter também um cartão electrónico da empresa Patinter. De salientar ainda que, para se viajar num camião é necessário ter um seguro de viagem.

Para o participante, esta permanência na profissão de motorista transporte rodoviário de mercadorias, é temporária. Apesar disto, o participante já se sente envolvido pela profissão e, quando questionado responde que “o que mais gosto na profissão são duas coisas, o convívio com os colegas e quando chego a casa pois é mais rico o calor humano”, sendo também este uns dos aspectos que levou a uma melhor adaptação: “pessoa habitua-se, pois é uma empresa grande e os próprios colegas ajudaram, pois nunca estamos sozinhos, somos três, quatro, dez ou vinte e foi mais fácil”.

Algo longo da viagem ficou bem patente a dimensão da empresa e a sua representação no país e em Espanha tendo em conta o número de camiões da frota respectiva em circulação. O participante relata mesmo que “quando estava no geral, saímos às vezes cerca de 14 camiões com destinos para lá de Espanha e íamos todos em fila, nem a polícia nos mandava parar; quando chegávamos a hora de parar, fazíamos grandes churrascadas, em que uns levavam comida, outros levavam garrações de vinho e ficávamos todos a fazer a festa”. Considera mesmo que é uma profissão “viciante”, pois está-se na estrada com os amigos e não se têm um patrão sempre em cima de nós, existe uma liberdade condicionada apenas pelo tempo. Para o participante, “os colegas são como família e todos os fins-de-semana comemos em casa uns dos outros”; este facto acontece quando estão em casa. Quando questionado com o que mais o realizava nesta profissão, o participante responde que é o reconhecimento por parte dos patrões, pois ele preocupa-se em fazer um bom trabalho e defender a sua empresa: “O que me faz sentir realizado é o reconhecimento dos meus patrões, estava num serviço de linha, o meu trabalho não é nem melhor nem pior que os outros e tento fazer o melhor, defendendo as cores da minha casa”; juntando-se ainda o facto de nunca ter tido um acidente: “felizmente, e isto não é demagogia, nunca tive acidentes, não fazendo de mim nenhum herói”.

Aquilo de que mais sente falta é também do reconhecimento mas da profissão pelas pessoas em geral: “camionista é mal visto quer pela polícia, quer pelas pessoas, é o gajo bruto, que faz barulho e que estorva toda gente”. O participante salienta mesmo a importância que os camionistas têm na economia do país, pois segundo o mesmo, “uma boa parte da economia de um país depende das empresas de distribuição, toda a logística, aliás, não existe economia sem logística e uma boa distribuição faz uma boa logística para as pessoas poderem ter tudo o que querem á porta e quando há, por

exemplo, uma situação de greve, as pessoas sentem na pele quando vão ao supermercado e têm as prateleiras vazias e, por essa razão, acho que devíamos ser mais valorizados”. O participante salienta mesmo que Portugal poderia ter outra importância no mercado europeu: “isto é uma máquina da economia portuguesa, em que só quem não está na Europa, na rota de Bordéus, que tem 200 quilómetros e vê passar milhões de camiões diários e, desses um milhão de camiões que passam, meio milhão é português e que se nota de facto a potencialidade de Portugal, ou seja, se este país, tivesse outros meios de transporte, e contra mim falo, nós éramos (país) a maior transportadora de todo o mundo para a Europa. Não temos é logística necessária á beira-mar. O facto de não serem valorizados pelo trabalho que fazem e pelos trezentos dias que passam longe de casa, são dois dos motivos que o participante aponta para não se sentir satisfeito com a profissão, “pois sinto-me mal, um motorista internacional passa cerca de 300 dias do ano fora”.

Quando questionado relativamente ao que menos gosta da profissão, o participante nomeia a falta de lealdade de algum pessoal da logística, escritórios e a distância de casa: “o que menos gosto nesta profissão é a falta de lealdade de alguns colegas da parte de logística, de escritórios e a longevidade de casa”.

A maior dificuldade de adaptação à profissão é mesmo a distância: “a distância, é chegar a noite a primeira noite, segunda noite, décima e vigésima noite e estar sozinho numa cama depois de 11 anos de casado a ouvir a chuva a cair”. E o que o ajudou a ultrapassar estas dificuldades foi a ideia desta situação profissional ainda ser provisória: “o que me ajudou a ultrapassar estas dificuldades é a febre de poder sair desta vida e voltar a vida que desejo”. Durante a viagem o participante falou ainda da falta de segurança, referindo existirem zonas e cargas muito aliciantes para o amigo do alheio. Segundo o participante, as zonas de descanso e áreas de serviço, durante a noite, tendem a fechar nas estradas nacionais, aumentando a possibilidade de roubos, sendo por isso que muitos condutores optam por conduzir durante a noite, para diminuírem a probabilidade de serem roubados. Relatou histórias de camionistas que foram assaltados através de um método em que utilizam gás (com uma palhinha é inserido um gás que deixa o indivíduo inconsciente). Segundo indica, a solução é amarrar as portas uma à outra, de forma que o único meio de entrar no camião seja partirem o vidro, acordando, assim, o motorista.

Contou ainda que um colega tinha sido assaltado (transportava pneus - os pneus são uma carga muito valiosa e apetecida, também muito fácil de decifrar, pois deixam



marcas nas lonas muito específicas) e que tinha passado dois dias na mala de um carro; depois de descarregarem a carga roubada, os ladrões levaram o colega para a mesma área de serviço em que o tinham apanhado e ameaçaram-no de morte, se este apresentasse queixa.

Sobre a razão que leva actualmente alguém a desejar entrar na profissão, o participante é rápido a responder: “pela experiência que tenho na minha firma, eu vou te falar em percentagens, na minha firma somos aproximadamente 1600 camionistas, 1000 camionistas e eu não estou a exagerar estão por necessidade de fazer dinheiro, 300 é pela loucura e pela aventura que são malta nova de 21, 22 anos e gostam e adoram aquilo como qualquer pessoa que esteja lá a 20 anos, e os outros 300 é porque acomodaram-se que são pessoas que trabalham a 20 e tal anos e que não sabem fazer outra coisa”. Durante a viagem, constatou-se, através das interacções entre camionistas que, actualmente, quase toda a gente entra por necessidade. Ao falar com quatro colegas, um amigo de outra companhia e um ex-camionista da empresa, em que todos afirmaram estar na profissão por razões monetárias. Apenas um alegou, também, que estava na profissão devido á liberdade, isto porque o mesmo tinha frequentado o exército, na categoria das operações especiais, tendo adquirido o gosto de não estar sempre no mesmo sítio, o que fez apaixonar-se pelo trabalho de camionista.

Actualmente, para se ser bem sucedido nesta profissão é necessário, de acordo com o participante, ter alguns atributos pessoais: “as principais características é serem como eu, levar sempre tudo na boa, sem stress, sempre a viver um dia de cada vez, dando sempre assistência à família”. Durante a viagem foi relatado pelo participante e por um colega, que existem muitos casos em que os condutores não aguentam a primeira viagem e desistem da profissão.

Sobre a ideia que tinha dos camionistas antes de ingressar na profissão, o participante refere que tinha a errada, de que os camionistas seriam “feios, brutos e maus”. Esta representação mudou porque também mudou o perfil dos camionistas: “mudou a filosofia, mudou os estudos que as pessoas têm, uma mudança enorme, as pessoas são cultas, sabem utilizar os meios ao seu dispor, internet, novas tecnologias, como o GPS, são mais educadas, têm outra formação”.

Foi visível aquando da viagem e também referido pelo participante que este se revê nesta nova geração de camionistas, com outras filosofias de vida, que não eram as que os camionistas tinham anteriormente. Sobre o que faz diferente dos antigos camionistas, o sujeito, afirma que “tento ser animado e animar os meus colegas, tento

cozinhar pois sou bom cozinheiro, pelo menos acho eu, pois quando paramos, os meus colegas vêm ter comigo e trazem tudo para eu cozinhar, quer seja carne ou peixe, há aquela camaradagem que é o melhor que se leva desta profissão, não é as viagens, mas sim a camaradagem, e custa-me um bocado ver colegas de outras empresas mais pequenas sozinhos e eu gosto é de ter gente ao meu lado. Eu se tiver de cozinhar, eu prefiro cozinhar para dez do que para dois”.

No que diz respeito ao que mudou com a sua entrada na profissão de camionista, o participante admite que mudou muita coisa: “Mudou muito, eu estava habituado a dormir em casa todos os dias, era pai de dois filhos quando ingressei na profissão actual e quando penso que estou numa empresa e que, quando saí de casa, o meu filho mais velho tinha nove anos e, hoje, tem dezoito anos e está no segundo ano da universidade (...)”. Com o ingresso nesta profissão, foram, também, algumas as novas aprendizagens, pois “trouxe muitas aprendizagens, eu não conhecia a Europa terrestre, pois já tinha viajado algumas vezes de avião, mas ia para os destinos e conhecia as cidades por dentro e, neste momento, conheço as cidades por fora, ou seja, eu vou a Praga, a Londres, eu vou a todo o lado, mas eu não conheço as cidades apenas os periféricos das cidades”.

Sobre o facto de nesta profissão predominarem homens, o participante diz-nos que, na sua empresa, existem duas senhoras que conduzem, mas só viajam com os seus maridos, “na minha empresa temos apenas duas mulheres, sendo que a lista de espera é de 600 candidatos masculinos é difícil entrar outra mulher na empresa para o lugar de camionista: isto impossibilita a entrada de mulheres na profissão”.

Sobre a representação popular dos camionistas como homens mulherengos, o participante discorda de todos os estereótipos, tendo em conta a realidade actual: “gostei dessa pergunta, pois eu queria chegar a esse ponto: a filosofia actual do camionista mudou, a média de idades de um camionista actual ronda quarenta anos e os trinta e cinco (...) Antigamente, a gente passava pá Europa e via inúmeros camiões, como a prostituição em Espanha é legal, os Clubes eram ocupados por camiões e, actualmente, é raro ver um camião parado numa casa dessas e, porque as pessoas são novas, têm mentalidades diferentes e não vão gastar dinheiro em coisas fúteis, em prostituição”. No panorama actual, não acontece semelhante situação, “antigamente as pessoas de idade procuravam essas casas, porque, em casa, não tinham aquilo que encontravam nessas casas e, actualmente, já não é assim e acabaram com esse tipo de fetiches e tabus”, logo já não existe lugar para este estereótipo.

Relativamente às suas perspectivas de futuro, estas são nulas, tirando apenas fazer o seu trabalho da melhor forma e esperar que, um dia, possa voltar á sua profissão de eleição que é a música: “não espero nada desta actividade, pois quero mesmo abandonar esta profissão, após resolver uns problemas na minha vida, eu quero enveredar de novo na música”.

Sobre a forma como o participante lida com as mudanças de fuso horário, a gestão de tempo de viagem e descansos, o participante realça a naturalidade desse facto, “isso é quase inato, passados dois meses é automático, tu sabes que acordas às duas horas e que às duas da tarde estás a parar, se tu vais dormir ou não é um problema teu, agora os horários são uma coisa matemática”.

Um aspecto ligado a esta profissão e observado durante a viagem, é o facto de, em quase todas as estações de serviço em Espanha, os camionistas possuírem descontos, ao contrário do que acontece em Portugal. Os descontos estão relacionados com os menus de alimentação do dia nos cafés, duches e nos quartos de hotel - o desconto existe um pouco por toda a Europa e apenas dependem da uma aquisição prévia de um cartão das respectivas cadeias, em alguns casos.

Outro aspecto observado durante a viagem, refere-se a presença de um código linguístico específico na profissão visível em todas as interacções e comunicações via rádio. A utilização do rádio com o camião em movimento é ilegal, apesar deste facto, o rádio é utilizado de forma sistemática pelos camionistas. Este aparelho serve, assim, para se ajudarem uns aos outros. Assim, quando um colega de profissão vem no sentido inverso, existe sempre comunicação, e o primeiro contacto tem como objectivo saber se existe polícia na estrada (“a estrada encontra-se suja?”), sendo que a resposta “está limpa”, seguida do local de onde vieram, mostra que a polícia não se encontra a patrulhar essa zona. Todos os condutores se tratam pelo último nome, isto porque a polícia está sempre a monitorizar as frequências.

Outro aspecto relacionado com a comunicação, neste caso não verbal, é o agradecimento nas ultrapassagens, em que o camião que ultrapassa, só volta à faixa se o condutor de trás der sinal de luzes, mostrando que pode o condutor do camião, então, voltar à faixa da direita. E logo após voltar, agradece com um sinal de pisca para a direita, esquerda, direita e esquerda. Nestes momentos, é possível observar um sentido de comunidade por parte destes condutores, que vivem todos da estrada.

### 1.3. A relação com a empresa

Relativamente à empresa em que o participante trabalha, a sua importância no panorama nacional e internacional, segundo o mesmo, muito grande. A sede social é um complexo inovador, com escritórios, oficinas, dois parques para 500 camiões e enfermaria. Esta é apenas uma das oito bases que a empresa tem. Nos transportes rodoviários de mercadorias, a empresa está cotada como a sexta maior da Europa. Estão ao dispor dos camionistas da empresa, um médico e um psicólogo a tempo inteiro, para ajudar no que for preciso. De acordo com o participante, todos os anos, os condutores fazem exames psicotécnicos, psicológicos e físicos. É uma empresa que se preocupa com os seus funcionários, pois dá todas as condições para efectuarem o melhor trabalho possível.

Para o condutor que trabalha nesta empresa, faz diferença: “faz muita diferença, primeiro como eu nunca tinha andado neste tipo de actividade e cheguei a uma empresa que na altura tinha 2000 camiões e aproximadamente 2000 colegas (...) ajuda porque eu nunca estou sozinho, eu paro de 100 em 100 quilómetros numa extensão até a Dinamarca e é muito raro estar num parque sozinho, pois está sempre algum camião da empresa”. Considera mesmo que, se estivesse noutra empresa, as coisas não seriam tão fáceis: “se calhar se tivesse numa empresa mais pequena iria sofrer mais, porque a saudade ia ser maior e ia despertar outros sentimentos”.

Se tivesse poder ou autoridade dentro da empresa, a única coisa que o participante modificava era o reconhecimento, não da sua parte, mas por alguns colegas, “Era se calhar o reconhecimento de quem quer trabalhar e de quem não”. O participante afirma também que pertencer a esta empresa tem muito significado, pois os trabalhadores são tratados com respeito e têm, então, todas as condições para trabalhar: “tem, dá-me um certo gozo pois estou numa casa séria e, sinceramente, tenho colegas que saíram e que se arrependeram e isso só me dá força para continuar, porque a Patinter pode ter mil defeitos, mas tem uma frota renovada, dá condições aos motoristas, dá assistência aos motoristas, faz os pagamentos a horas e não há stress, pois é uma empresa que trabalha com horários legais e isso para mim é ótimo”. Considera mesmo que, apesar da dimensão da empresa, existe um tratamento pessoal por parte dos patrões com todos os seus empregados: “Já agora um aparte, numa empresa que é a maior do país, eu consigo falar com os meus seis patrões, o que é raro, o que torna numa empresa quase pessoal. Falo com os seis, eu sei onde eles estão e eles me recebem, não tenho de estar a marcar entrevistas e é uma empresa que em termos gerais de pessoal,

com motoristas, empregados de escritório, logística, mais ou menos uns cinco mil funcionários”. Com este tratamento pessoal, a empresa conseguiu encontrar um sentido de família, e entre os condutores um sentido de comunidade.

Durante a viagem foi possível observar a presença de um forte sentido de comunidade entre os motoristas da empresa. Além de acenarem sempre que passam uns pelos outros, utilizam o rádio de forma quase sistemática, para saber rotas, combinar almoços, jantares e, acima de tudo, para combater a solidão. O participante afirma mesmo que a empresa “contribui muito para a união, apesar de ser muito difícil numa empresa com 1600 camionistas estarem todos de acordo e conseguir junta-los todos (...) cerca de 80% dos camionistas. Existe um funcionamento calmo, de bom funcionamento e quando a malta pára ao fim de semana, faz um convívio para minimizar os efeitos colaterais de estar fora de casa. A empresa, de facto, dá muitas condições aos seus camionistas e contribui para que possamos estar bem e que possamos conviver nas bases e nos parques de tiro”.

#### **1.4. A relação com a família**

Segundo o participante os elementos da família são quem mais sofre com esta profissão: “em 365 dias eu estou aqui cerca de 65 dias e os restantes 300 dias estou fora e isso é complicado pois a família é o mais importante. A família de um camionista sofre muito”.

Sobre o efeito negativo para a sua família da entrada na profissão, o participante reporta em números hipotéticos que, “muito, esta profissão prejudica, eu vou ser lido em 80%, eu tenho é uma mulher (...) Eu tenho de reconhecer que ela cuidou dos meus filhos numa idade complicada, em que um tinha 8 e outro 6 anos e, vendo hoje que passados estes anos todos, tenho um filho no segundo ano da universidade e o outro no décimo ano (...) A verdade é que a minha esposa educou-os muito bem os meus filhos e, portanto, eu cá vinha mas era apenas um fim-de-semana e a minha mulher soube explicar muito bem aos meus filhos que o pai saiu de casa para trabalhar e não para ir para a borge”.

Quando questionado se a profissão tinha feito do participante um melhor pai ou melhor marido, não hesita em afirmar que melhor pai não: “melhor pai não foi de certeza”. Quanto a melhor marido, afirma que talvez, pois passou a dar mais valor aos momentos em que estava com a esposa: “melhor marido se calhar, pois valorizei mais os momentos pequenos que tinha com a minha esposa”. O participante conta com o

apoio da família toda. Foi constatado que tanto a esposa apoia como os filhos aceitam bem a profissão do participante: “os meus filhos apoiara-me sempre muito e acima de tudo a mãe, a minha esposa é uma mulher com M grande, pois sempre soube perceber a vida que eu tenho”. Refere, de igual modo, que procura o quanto possível, integrá-los na sua vida profissional: “quando ela está de férias vai sempre comigo na viagem para podermos estar juntos e também porque ela percebe que é uma vida difícil (...) Também levei os meus filhos, mas até uma certa idade, pois depois eles - graças a deus - não querem”. Para o participante, a possibilidade de um filho ser camionista está fora de questão, quando questionado, respondeu: “dizia para beber uma cerveja e deitar-se a dormir”.

Sobre o facto de os camionistas recorrem à prostituição quando têm uma família, o participante alega de novo as mudanças a esse respeito: “na minha opinião existe dois tipos de camionistas que recorrem a este tipo de casas, são as pessoas mais idosas que não têm em casa aquilo que elas oferecem e a rapaziada nova solteira, que por não terem encargos, esposas, vão beber uns copos e depois sobem e não estou a querer dizer que isto seja mal”. Apesar de não o fazer, não critica quem o faça, “Embora consiga perceber que uma pessoa de idade, que seja viúva e que não tenha as mesmas hipóteses, chega ali e que faça o que precisa é perfeitamente normal. Mas hoje em dia, é muito raro numa casa dessas ver mais de dois camiões”.

### **1.5. A relação com e a articulação dos diferentes papéis de vida**

Actualmente, nos seus tempos livres o participante, continua ligado à música, fazendo som aos fins-de-semana para bandas de Castro d’Aire, passando tempo com a família e amigos: “ainda tenho tempo para o meu hobby que é a música, quando faço sons, e o tempo que me resta é para estar em família e com os amigos”. Foi observado durante a viagem, fotos e vídeos das bandas para as quais fazia som e, com isso, foi possível perceber o quanto se mantém ligado à música. Segundo o participante, antes de casar, o único pedido que fez à esposa era para nunca o fazer escolher entre a música e ela. Por outro lado, teve de deixar o seu conjunto, de tocar acordeão e de estar em plenitude com a sua família e amigos: “deixei de tocar um instrumento que adorava, deixei o conjunto e deixei de estar em plenitude com as pessoas que mais gosto”. O que nunca deixou de fazer, mesmo depois de entrar na profissão, foi de aproveitar ao máximo o tempo que tem com a esposa e com os filhos: “nunca deixei de fazer, foi chegar a casa e dar um beijo a minha mulher e filhos”.

Quando foi pedido ao participante para ordenar, por grau de importância, as seguintes actividades: Estar em casa com a família; Conviver com os colegas de profissão; Conduzir o camião; Explorar locais novos e distantes; Trabalhar com música, a resposta foi: “Depois da família e da música, eu gosto de estar com os meus colegas, explorar novos locais, de preferência com a família, e, por último, conduzir o meu camião”. Em quase todos os fins-de-semana, o sujeito faz um jantar com os colegas da empresa e com a família.

### **1.6. Repercussões da profissão no bem-estar físico e psicológico**

No que diz respeito a aspectos físicos ligados a profissão, o participante menciona nos hábitos alimentares, no sono, as condições climáticas, além do facto de ter engordado imenso, pois “em termos físicos o mais difícil são as condições climáticas e o facto de ter engordado imenso, eu era um puto fixe e agora estou assim”. Refere ainda ter começado a fumar mais e a ausência de movimentação, “pois é uma profissão muito sedentária, prejudica-se também os hábitos alimentares”.

Em termos psicológicos, é também uma profissão difícil. A este nível o participante salienta as saudades e a solidão como os aspectos mais difíceis - “em termos psicológicos são as saudades, o facto de estarmos sempre longe de casa é difícil lidar com a solidão”. Contudo, o participante admite que a entrada na profissão trouxe também benefícios em termos psicológicos, pois “deu hipóteses de tomar atitudes ponderadas, tornou-me menos repentino nas decisões”. Não se recorda de ter qualquer tipo de desequilíbrios ou perturbações psicológicas: “depressões nunca tive, devido á minha família que tenho, falo com a minha esposa todos os dias, tornando-se uma ausência mais física do que psicológica”. Em termos psicológicos, sente satisfação e preocupação sempre que efectua o seu trabalho, para o fazer da melhor forma possível: “Satisfação e preocupação de fazer o melhor possível”. Quando está em viagem, o que mais o preocupa é chegar bem a casa e o que o mais deixa mais inseguro é saber sempre se a família está bem, afirmando que: “A preocupação de chegar bem a casa é o que mais sinto e saber sempre se a família está OK”. Numa escala de 1 a 10 (sendo que o 1 corresponde a um sentimento positivo e 10 a um sentimento negativo), com o objectivo de avaliar como se sente durante as viagens, o participante respondeu 3.

### **1.7. A relação com o camião**

O camião, enquanto instrumento de trabalho e objecto de significação, foi também abordado. Quando questionado se o camião seria uma espécie de segunda sua, o participante respondeu que: “Hoje é a mesma coisa que conduzir um ligeiro moderno, porque os camiões são automáticos, são confortáveis e espaçosos e consegue-se levar bem como se fosse um ligeiro. Em 99% do ano é a minha casa, tendo em conta que tenho 30 dias de férias e 30 dias de folgas, eu passo 305 dias no camião, em que uma pessoa tem de se habituar ao espaço e tentar optimizá-lo ao máximo”.

Durante a viagem, o participante referiu já ter conduzido três marcas diferentes de camiões: um DAN, um Renault e actualmente conduz um Volvo. Ainda em viagem, observou-se a ausência de grandes enfeites, isto em comparação com colegas da sua companhia e de outras. Os únicos elementos decorativos que aí se são a matrícula com o nome e símbolo do Benfica, um íman com a figura de Nossa Senhora de Fátima e uma gaveta com cd's e filmes para quando está em viagem ou em períodos de descanso. A esse propósito, o participante refere: “Não sou muito folclórico nesse aspecto, pois acho que a casa tem um carro discreto, com duas cores, em que o carro é de uma única cor e o reboque de uma única cor e que, no geral, torna-o num carro discreto”, não sendo necessárias grandes alterações no interior (um colega seu tinha a cabine toda concessionada com materiais do Sporting, bandeiras, etc.).

Ao contrário de outros tempos, o participante diz que além de ter mudado de a visão sobre os camionistas mudou também a sua visão sobre o camião, isto porque anteriormente os motoristas preferiam camiões mais potentes, o que hoje em dia já não se verifica, o factor essencial é o conforto. O participante antes tinha camiões mais potentes, mas quando teve a possibilidade de mudar para a Volvo não pensou duas vezes, pois a Volvo, apesar de circular mais devagar nas subidas (devido a ter uma menor cilindrada e cavalos), é muito mais confortável que os restantes camiões. O participante responde que estar num camião o faz sentir bem, “Faz sentir bem, a casa está servida de grandes máquinas, alguns mais poderosos que outros”.

Por outro lado, o participante não aceita que os camionistas sejam vistos como causadores de problemas nas estradas, pois “Os camionistas no geral, não vou falar da minha casa, são vistos como aqueles que só estorvam e eu gostava muito que os ligeiros percebessem que um carro daqueles não trava ao mesmo tempo que um ligeiro, que não tem os mesmos ângulos de visão e que muitos dos acidentes que são os pesados vistos como culpados, são por manobras perigosas dos ligeiros”, mas a verdade é que os



ligeiros, segundo o participante, são os causadores da maioria dos acidentes. Em viagem, a cada manobra perigosa de um veículo ligeiro, o participante fazia questão de referenciar as manobras, demonstrando uma enorme preocupação em garantir a segurança dos mesmos: “Quando conduzo tenho de estar preocupado com as manobras perigosas que os ligeiros têm para não ficarem debaixo do camião”. O participante também conduz veículos ligeiros e, quando questionado se se apercebe de uma mudança de atitude quando passa do carro para o camião, nega referindo “Em termos de atitude não, apenas agora passo do meu camião automático e deixo o meu carro manual ir abaixo”, referenciando que, acima de tudo, é a prática e a preocupação que têm de estar presentes em relação a ambos. Não analisa, em si, nenhum tipo de mudança quando muda de um veículo ligeiro para o camião, mas sim que aumenta a sua preocupação quando está no camião.

O camião actual do participante, vem equipado com um aquecimento interno, com ar condicionado, com fichas de saída eléctricas, com bancos pneumáticos, com duas camas e alguns compartimentos para guardar objectos. O ar condicionado é utilizado apenas com o camião ligado, o que durante a noite não é possível. Durante os dias de viagem com 30 graus centígrados, foi extremamente difícil suportar o calor durante a noite. O camião, estando numa estação de serviço com outros colegas de profissão, impossibilita que o camião fosse ligado pois incomodaria os restantes camionistas aí estacionados. A alternativa foi o recurso a uma ventoinha eléctrica que amenizava o factor calor. Este foi o único aspecto negativo relativamente ao conforto durante toda a viagem. A cama e os bancos eram muito confortáveis, o que nos ajudou ao descanso nocturno e nas longas horas sentado.

### **1.8. Principais rotinas**

Em termos de rotinas, não é uma profissão fácil, principalmente no que toca à higiene. Esta é uma área que desagrada ao participante na sua profissão: “que menos gosto, é a parte higiénica, porque mesmo de verão é impossível tomar banho todos os dias como estava habituado, porque fica caro, pois são três euros, eu falo por mim, tomo três duches por semana e gasto nove euros”. Em três dias, investigador e participante apenas puderam tomar um duche. O participante relata que, normalmente, nos três dias habituais de duração de viagem toma um duche a partida e outro a chegada. Este aspecto pode piorar quando está no geral, onde apenas toma duches quando chega às bases da empresa: “Quando chego as bases é óptimo, pois tomo banho duas vezes por

dia e não pago nada e este foi o que mais estranhei é não passar água pela cabeça todos os dias”. Em termos gerais, no dia-a-dia da viagem, havia tempo para lavar a cara de manhã, lavar os dentes e mudar de roupa, pois após este processo estava na hora de voltar de novo para a estrada.

Em termos de alimentação, o participante mencionou que a comida tem de ser rápida, ou seja, comida pré-congelada (pizzas, lasanhas, etc.), para serem feitas no forno eléctrico, além de comidas rápidas, como sumos, águas, bolos e bolachas, para comer durante a viagem em pequenos-almoços e lanches.

O primeiro almoço do serviço de linha é sempre no mesmo restaurante, o Calzana de Don Diego, uma estação de serviço onde se come três pratos. O participante realça a importância de comer bem no primeiro dia. No mesmo local, encontravam-se mais três portugueses e todos comeram e beberam a mesma coisa, sendo que os dois espanhóis comeram peixe. Curiosamente, nesta paragem para almoço e no último dia para jantar, todos os motoristas, seja qual fosse a sua nacionalidade, beberam gasosa - que é a mistura de vinho com água tônica - que no verão, segundo o condutor “ é muito fresquinho”. O jantar foi, então, uma lasanha ultra-congelada. O almoço do dia seguinte foi num MacDonalds onde, segundo o participante, é o local que pára sempre para “poder manter a linha” e, visto que é ao lado de um Carefour, dava para fazer as compras necessárias para o jantar (também apresentando-se este como um comportamento rotineiro em todas as suas viagens).

As restantes refeições não foram rotineiras, isto porque, na quinta-feira, era um feriado católico (Corpo de Deus) e, como em todos os feriados, as grandes cidades europeias estão fechadas, ou seja, o acesso dos camiões às cidades está interdito durante grande parte do dia. Desta forma, é possível aos restantes automobilistas circularem normalmente, apesar da grande afluência de carros. Este facto condicionou a nossa circulação durante algumas horas, tornando, desta forma, a nossa chegada a Portugal mais tardia, por volta das vinte horas, no invés das duas horas a que normalmente o sujeito chega.

Em termos de repousos e descansos, observou-se que a profissão de camionista é muito exigente. As paragens são curtas, no que se refere aos descansos, no máximo de quarenta e cinco minutos. Assim, nesta viagem paramos a primeira vez na estação de Vilar Formoso, cerca de quinze minutos, facto que acontece sempre em todas as viagens; a segunda paragem, é sempre em território espanhol, para almoço na estação de serviço de Calzada de Don Diego, uma paragem correspondente a quarenta e cinco

minutos. A terceira paragem do dia é depois de mais quatro horas e meia de condução, numa estação de serviço em Soria, onde o participante pára sempre, devido á internet ser gratuita. Finalizando com a última paragem do dia para repouso de pelo menos seis horas, na estação de serviço na estrada nacional 2 para Barcelona. No fim do primeiro dia, o investigador encontrava-se completamente exausto, ocupando o lugar apenas de observador, tentando recolher o maior número de dados o que, exigiu muita atenção da sua parte.

No segundo dia, a primeira paragem é em Meltrece, para a primeira carga e descarga, com direito a café (35 cêntimos) e descanso durante dez minutos, após efectuar o trabalho. A segunda paragem de descanso é em Tarragona, para almoçar e ir às compras, durante quarenta e cinco minutos. A terceira paragem foi em Valência, para lanchar e tomar café no local da descarga, descansando durante quarenta e cinco minutos. A última paragem situa-se em Requena, para o descanso final do dia de seis horas. Acumula-se horas na estrada e horas de observação, o cansaço sentido no momento era ainda maior que do dia anterior, isto porque, além de nos levantarmos mais cedo, o calor também dificultou para que pudéssemos ter uma boa noite de sono.

No dia seguinte, a paragem efectua-se na estação de serviço de Honrubia, durante quarenta e cinco minutos, com nova paragem só em Vale Formoso. Nesta viagem, e devido á paragem na estação de serviço de Madrid, alterou-se a rotina, tendo sido realizado um descanso forçado de seis horas, sem mais paragens até Mangualde. Um dia mais calmo, que proporcionou algumas horas de descanso extra, apesar de, aquando a nossa chegada a Portugal, o cansaço era de novo enorme e só o facto de pensar em quinze dias iguais, era, de facto, assustador.

No que diz respeito a contactos regulares do participante, falou telefonicamente com a esposa duas vezes, por iniciativa desta, no primeiro dia e no último durante cerca de cinco minutos. Foi uma conversa normal e carinhosa entre casal, onde o participante mostrou ser preocupado e afectuoso com a esposa. Houve também um contacto com o patrão, após as cargas e descargas, por parte do participante, através de um telemóvel da empresa, para relatar se o trabalho tinha corrido conforme o previsto. Sabendo que o peso da carga altera o custo do serviço, a tarefa de verificação entre a partida e a chegada torna-se deveras importante. Nas quatro paragens efectuadas, apenas duas tinham o peso combinado inicialmente, sendo que as restantes carregaram mais do que o combinado. O director refaz, então, o preço e comunica á empresa á qual encomendou a mercadoria (em Portugal).

As tarefas profissionais, foram também outro alvo de observação. Assim, faz parte da responsabilidade do condutor abastecer o gasóleo no camião (278 litros) para a viagem de ida e volta, normalmente em Espanha - onde o combustível é mais barato - numa empresa chamada 'ADS', que possui um protocolo com a Patinter.

As tarefas continuam somente nos dias das cargas e descargas: o participante tem de abrir a lona, remover as traves e os postes de ferro que seguram as cargas - são cerca de vinte ferros e cinco traves (utiliza luvas para efectuar todo este processo). Após serem removidas as paletes da frente com a carga, através de uma empilhadora e por um trabalhador local, o condutor tem de puxar as paletes de trás para frente (que estão vazias) para a empilhadora poder retirar a restante encomenda. Somente após a remoção de toda a encomenda inicial, é então carregada uma nova carga para ser entregue em Portugal. Todo este trabalho é feito pela empilhadora, cabendo ao condutor a tarefa de, no final de todo este procedimento, colocar os postes, as traves e a lona. Todo este processo é realizado nas quatro cargas e descargas. Depois de estar tudo preparado para partir, é necessário carimbar um bloco de folhas de serviço da Patinter, comprovando, assim, que foi efectuada a carga e descarga.

Finalmente, o condutor tem apenas de efectuar o mesmo processo em Portugal, nas duas empresas situadas em Albergaria-a-Velha e em São João da Madeira, procedimento ao qual não pude estar presente devido aos horários apertados da nossa chegada a Portugal. O trabalho físico nas tarefas não é muito exigente, pois o participante não lida com pesos, pertencendo esse trabalho às empilhadoras. A exigência maior é mesmo na condução, maior tarefa profissional de todos os empregados nesta área laboral.

As interacções do participante também foram outro aspecto de escrutínio, isto relativamente a todas as pessoas com que teve qualquer tipo de interacção. As interacções entre camionistas foram o mais observável durante esta viagem. Sempre que passava um camião da Patinter, automaticamente ocorria um aceno mútuo e, logo de seguida, um contacto via rádio.

Apesar de ser uma ilegalidade, é uma forma dos camionistas partilharem informações e combinarem paragens de descanso em comum, de modo a poderem conviver todos juntos. O contacto através do rádio serve ainda como forma de combater a solidão, isto porque foi facilmente observável a existência de um respeito mútuo relativo a esta partilha de informações e de vivências.

Por exemplo, em todas as interacções via rádio, o sujeito fazia questão de mencionar a minha presença e explicava que eu “tinha sido mais inteligente porque tinha ido estudar”.

Durante todas estas interacções, deu para evidenciar um sentido de comunidade vincado e até mesmo um sentido de família dentro da Patinter, em que uns protegem os outros, quer seja em relação á polícia, quer no que toca á solidão. Sendo exteriores a este mundo, sentimo-nos acarinhados por todos os camionistas. Somente pelo facto de mostrar interesse nesta profissão, fizeram-nos sentir como “um deles”.

Nas áreas de serviço, aquando das interacções com os colegas, a conversa inicial do sujeito apresenta-se idêntica àquela via rádio, com a pergunta sobre as rotas e as entregas. Logo de seguida, o tema recaía sobre as suas vidas pessoais, as actividades praticadas ao longo do tempo. O camionista salientou ainda que, no fim-de-semana anterior á viagem, tinha realizado um churrasco em sua casa, contando com doze convidados, colegas Patinter; acrescenta que, normalmente, passa assim todos os fins-de-semana: as mesmas pessoas, mas uma casa diferente.

Em relação à família, só observamos duas interacções durante toda a viagem, sempre com uma duração aproximada de cinco minutos cada chamada, com a iniciativa a ser da esposa. Foi uma conversa normal e carinhosa entre o casal, onde o condutor mostrou ser preocupado e afectuoso com a esposa. Apesar de ter também dois filhos, não houve nenhum tipo de interacção com eles.

No que toca às paragens, pudemos observar já uma convivência entre o sujeito e a funcionária da área de serviço de Vilar Formoso e com a de Calzada Don Diego. No primeiro caso, a conversa desenrolou-se informalmente e com a utilização da segunda pessoa do singular, onde pareceu existir já uma relação de amizade e confiança, pois, quando se vinha embora, ainda piscou o olho á funcionária. No segundo caso, o sujeito pediu apenas o habitual e, tendo em conta que a funcionária sabia o que era, mostra a existência de uma relação empregado-cliente habitual.

Com os funcionários das empresas de cargas e descargas, fala sobre futebol e sobre o José Mourinho, (visto as primeiras três empresas pertencerem á Catalunha onde o clube mais aplaudido é o Barcelona, eterno rival do Real Madrid – onde o José Mourinho é treinador) criando um momento de rivalidade saudável, onde são visíveis picardias amigáveis.

O condutor conta que costuma levar ‘presentes’ tipicamente portugueses -uma garrafa de vinho do Porto ou umas cervejas – de modo a cativar os funcionários dos

empilhadores para que o seu camião seja o primeiro a ser descarregado, mesmo quando existam outros camiões à espera.

Numa das empresas, os papéis das cargas e descargas eram tratados por uma administrativa dos escritórios, com quem foi fácil observar uma relação de amizade com o sujeito, onde perguntavam um ao outro o que tinham feito no fim-de-semana.

As interacções com o patrão foram facilmente observáveis, baseadas no respeito mútuo. Existe um diálogo pouco formal entre ambos e, segundo o participante, o patrão é “cinco estrelas”, pois faz questão de manter uma relação de proximidade com os seus trabalhadores. Daquilo a que presenciamos, o patrão mostra-se uma pessoa muito sociável, preocupado e com poucos formalismos. Relativamente à presença do investigador, fazia questão de expressar o seu agrado por ver o nosso interesse pessoal na sua empresa.

Em relação ao participante, este manteve-se durante toda a viagem extremamente comunicável, tornando poucos os momentos de silêncio, normalmente cortados por ele. Mostrou-se uma pessoa muito sociável, que dá muito de si aos outros, falando sobre todos os assuntos importantes, quase sem ser preciso que nós os abordássemos. Foi sentido por nós um sentimento de pertença, em que todos os condutores com que tivemos algum tipo de interacção, via rádio ou pessoalmente, mostravam interesse pelo nosso estudo, apesar de, inicialmente, todos pensarem que a nossa presença era com o intuito de entrar na profissão. E nesse momento, a conversa era sempre igual, desaconselhando a entrar na profissão, pois é muito difícil conciliá-la com uma perspectiva familiar. Um dos condutores afirmou-nos mesmo que “ não vale a pena, eu estou nesta vida porque a minha esposa também anda comigo, senão não aguentava”.

## **2. Discussão dos resultados**

Após a exposição dos dados recolhidos, pretende-se, nesta etapa do trabalho de investigação, analisar os mesmos, procurando mobilizar alguns dos elementos de contextualização teórica abordados no primeiro capítulo.

Primeiramente, justifica-se focar a transição de profissão, ou seja, a mudança da profissão de professor de música para a de condutor de veículos pesados de mercadorias rodoviárias, sendo este um primeiro acontecimento que poderá ajudar a compreender como se começou a estruturar a identidade profissional de camionista.

A transição de uma profissão, que era a desejada, para uma profissão de recurso, não foi fácil para o participante, pois obrigou-o a uma readaptação total da sua vida profissional, social e familiar. Ainda que a actividade de camionista seja vista como temporária e a ligação a música permaneça quer como investimento secundário quer como projecto profissional em perspectiva, a transição foi feita com grandes dificuldades por parte do sujeito (*“Os primeiros três meses foram um bocado complicados, porque foi uma mudança radical”*). Esta transição foi difícil inicialmente, pois foi acompanhada por sentimentos a que o participante não estava habituado a lidar, como as saudades da família e a preocupação desta para com o participante: *“eu estava habituado a dormir com a minha esposa todos os dias e ver os meus filhos e de repente vi-me obrigado a estar quinze dias fora de casa, a esposa a telefonar e sentia a preocupação, tanto no dia-a-dia das pessoas mais próximas como também no meu”*).

A verdade é que alguns factores ligados à sua história de vida e à sua perspectiva de futuro que contribuíram para amortecer as consequências negativas desta transição e que ajudaram o participante a adaptar-se à nova situação e a manter-se psicologicamente equilibrado, como o facto de estar habituado, desde a sua infância, a estar sozinho e o desejo de voltar à sua profissão inicial, que o ajuda a continuar (*“O que mais ajudou a ultrapassar estas dificuldades é a febre de poder sair desta vida e voltar para a vida que desejo”*). Foi notório, durante toda a viagem, que a música constitui uma área de investimento muito importante para o participante, tanto pela frequência com que o assunto era falado (mais de três vezes por dia), sendo que se mostrou sempre o assunto com maior extensão (mais de trinta minutos em cada ocasião que era focado).

Segundo Feller & Walz, (1997), a maioria das transições podem ser temporárias ou definitivas, em que muitas transições temporárias tendem a tornar-se definitivas devido a diversos factores como a acomodação, o elevado investimento e o crescimento do significado vocacional. Apesar de já ter iniciado a profissão de camionista acerca de 11 anos, o participante continua a considerar que estar nessa profissão será uma situação passageira no seu percurso profissional. Todavia, apesar da sua grande paixão ser a música, o participante não deixa de se sentir fortemente vinculado à sua actividade de camionista que descreve como “viciante” (pela experiência de liberdade e aventura que o trabalho proporciona, dando a sensação de que se passeia e conhece-se o mundo enquanto se trabalha) e o facto de não se rever nos estereótipos sociais existentes em torno da sua profissão, que associa às gerações mais antigas de camionistas mas não à

nova geração a que pertence e que, segundo diz, tem uma outra visão e forma de estar na estrada e na vida, parece um indicador do seu sentimento de identificação com a profissão em causa e do seu sentimento de pertença ao correspondente grupo profissional.

Refira-se a este propósito, que foram descritos casos de indivíduos que desistem logo na primeira viagem pois não conseguem lidar com os condicionalismos da profissão, havendo mesmo condutores que nem trazem o camião de volta.

Não obstante o participante identificar na profissão aspectos que considera negativos (como o afastamento forçado em relação a família, a falta de reconhecimento do valor social da profissão pelo público em geral, a falta de segurança, a perseguição pelas forças policiais, o sedentarismo, os condicionamentos aos cuidados de higiene, entre outros), percebe-se que o participante apresenta níveis bastante elevados de satisfação profissional (*“Apesar de tudo, tenho orgulho na minha profissão”*) que, aparentemente, advêm, no essencial, do que considera ser o melhor da sua profissão: a camaradagem e a amizade que existe entre colegas de profissão (*“De facto, a camaradagem é o que se leva de melhor hoje em dia na profissão”*).

Este sentido de comunidade entre camionistas foi observável ao longo de toda a viagem sobretudo entre trabalhadores da empresa a que pertence o participante. Sempre que avistam um camião com as cores e a identificação da empresa os camionistas cumprimentam-se com um aceno de mão e, logo de seguida, um contacto por rádio. Todas as conversas são de apoio recíproco, isto é, servem para verificarem a existência de polícia nas estradas, para referirem as suas rotas, de forma a perceberem para onde vão, para poderem parar juntos ou para simplesmente ajudarem-se uns aos outros a combater a solidão.

As manifestações de entre-ajuda no que toca à prevenção das operações policiais ou a participação em greves em luta por causas comuns e os momentos de convívio que ocorrem durante as viagens mas mesmo em ambiente familiar quando regressam a casa ao fim de semana (*“quando a malta pára ao fim de semana faz um convívio para minimizar os efeitos colaterais de estar fora de casa”*), parecem demonstrar, como, refere Dubar, (2006), a existência de uma identidade profissional, através, do reconhecimento social dessa identidade e da identificação dos indivíduos uns com os outros no campo do trabalho e do emprego. De igual modo, foram observadas práticas sociais comuns a todos os camionistas (como os acenos a todos os colegas que passavam e, logo de seguida, um contacto por rádio, com o objectivo de saber rotas,



para saber novidades e para conversar um pouco, sendo que este comportamento quase automático, foi verificado todos os dias, durante mais de dez vezes) que, uma vez mais, são a expressão de identidade profissional (Caria, 2008). Para além disso, importa ainda referir a existência de um código linguístico partilhado entre os camionistas, nomeadamente nas conversas de rádio, uma espécie de linguagem encriptada que não deixa de poder ser visto como uma dimensão importante da sua identidade de grupo e reforça os sentimentos de pertença a esse mesmo grupo. Com efeito, e apelando à ideia de um sentido de comunidade só pode ser conceptualizado na interacção social entre intervenientes, através da comunicação verbal e não verbal (Giddens, 1989 *cit in* Caria, 2008), torna-se inevitável valorizar as características peculiares da comunicação entre os camionistas em que, por exemplo, “estrada limpa” significa a ausência de patrulhamento policial e a “peça de fruta” se refere a uma mulher atraente ou, por sua vez diferentes sinais de luzes que transmitem mensagens de permissão e agradecimento (sinais que são entendidos por todos os camionistas que circulam nas estradas europeias sejam portugueses, espanhóis, franceses ou de outras nacionalidades).

Segundo Barreto (2000), a construção do sentido de comunidade, aparece também ligada ao factor da categorização social. A nível é de destacar a probabilidade dos membros de um grupo social considerado de pouca relevância social, tenderem a aumentara a sua identificação com esse grupo e manifestarem comportamentos similares face à sua profissão (Doosje, Ellemers & De Gilder, 1999; Spears, 1999; Jetten, Spears & Manstead, 1997). O discurso do participante revela a percepção de uma certa desqualificação da importância da sua profissão de camionista: *“Uma boa parte da economia de um país depende das empresas de distribuição, toda a logística, aliás, não existe economia sem logística e uma boa distribuição faz uma boa logística para as pessoas poderem ter tudo o que querem a porta e quando há por exemplo um situação de greve, as pessoas sentem na pele quando vão ao supermercado e têm as prateleiras vazias e por essa razão acho que devíamos ser mais valorizados e não acharem que nós andamos na estrada só a estorvar. Só tenho pena de não sermos mais valorizados, não queríamos ser melhor tratados, apenas mais valorizados, pois sinto-me mal, um motorista internacional passa cerca de 300 dias do ano fora. É muito importante”*. Esta percepção pode, justamente, acarretar uma necessidade acrescida de afirmação social, aumentando a coesão e o sentido de grupo dos camionistas. Neste sentido, a adesão a Greves é, porventura, um dos melhores exemplos de mobilização colectiva na defesa da sua profissão mesmo que manifeste, simplesmente, conformismo, ou seja, corresponda

a uma situação em que os indivíduos modificam o seu comportamento mas a favor do grupo (Barreto, 2000). Tal tendência conformista (indicadora de sentido de comunidade) parece descrever o que acontece no caso do participante que, apesar de ter aderido a algumas manifestações grevistas, não tem, segundo diz, razões de queixa da sua empresa. A empresa em que está integrado parece também desempenhar um papel importante na sua identificação com a profissão não só pela qualidade da relação que se estabelece entre patrões e empregados (apesar da grande dimensão da empresa existe uma facilidade de acesso e proximidade entre esses dois níveis funcionais) como pelos apoios que a empresa proporciona aos seus colaboradores. Curiosamente, quando se refere à sua empresa o participante chama-lhe de “casa” e mostra um especial orgulho de estar ao serviço da mesma (*“dá me um certo gozo pois estou numa casa séria; e tento fazer o melhor, defendendo as cores da minha casa”*). Percebe-se, por isso, que paralelamente ao investimento no papel profissional existe um forte investimento na empresa sendo que ambos estimulam o participante a uma maior participação no papel profissional e a valorizar a aquisição de conhecimentos e competências que possam melhorar o seu desempenho na profissão (Nascimento, 2007). Veja-se que o participante ao entrar a profissão, teve de obter licença de motorista e, este ano, teve de adicionar ao seu currículo o CAM. Estes dois documentos, que permitem a condução de veículos pesados de mercadorias, são obtidos por conta própria, custando 350 euros. De igual modo, a aquisição de novos aparelhos, como um portátil, uma ventoinha, os filmes, o rádio, carregadores para telemóveis e o transformador eléctrico para poder utilizar o fogão, mostram um investimento pessoal e financeiro na profissão, o que denota não só a procura de maior conforto e comodidade mas a apropriação de um estilo de vida, que mais uma vez, parece um traço da identidade profissional construída.

Outro ponto central a destacar diz respeito ao modo como o participante encara e lida com a relação profissão-família num contexto em que se confronta com a exigência de mobilidade geográfica e, portanto, se vê obrigado a permanecer afastado do meio familiar (*“ eu em 365 dias eu estou aqui cerca de 65 dias e os restantes 300 dias estou fora e isso é complicado pois a família é o mais importante”*). Apesar do seu gosto e dedicação à actividade profissional, o participante revela que o mais importante para si é a família (*“esta profissão prejudica, eu vou ser lerdo, em 80%, eu tenho é uma mulher, que tenho de falar bem dela, a minha esposa quando eu saí para esta vida se ela não tivesse a força que tem, o ânimo que tem”*). Durante quase toda a entrevista, o

participante falou da sua família tendo revelado alguns aspectos significativos: (1) a mágoa de ter perdido o crescimento dos filhos (*“o meu filho em vez de estar hoje na universidade... podia estar num sitio qualquer a fazer asneiras”*); (2) a gratidão e o elogio à esposa por ter sabido explicar e compensar a sua ausência junto dos filhos (*“a minha mulher soube explicar muito bem aos meus filhos que o pai saiu de casa para trabalhar e não para ir para a borgia”*); (3) o apoio que sente ter da parte da esposa e dos seus filhos relativamente à sua permanência na profissão (*“Os meus filhos apoiaram-me sempre muito e acima de tudo a mãe, a minha esposa é uma mulher com M grande”*); (4) a possibilidade de levar consigo nas viagens de trabalho os filhos (no passado) e a esposa (ainda hoje) de forma a reduzir a distância física e a poderem perceber as dificuldades da sua profissão (*“quando ela está de férias vai sempre comigo na viagem para pudermos estar juntos e também porque ela percebe que é uma vida difícil... Também levei os meus filhos, mas até uma certa idade, pois depois eles graças a deus não querem”*)<sup>7</sup>; (5) a recusa em aceitar que um filho seu enveredasse pela mesma profissão; (6) a importância do telemóvel e da internet para manutenção de um contacto diário com a esposa e os filhos (*“depressões nunca tive devido a minha família que tenho, falo com a minha esposa todos os dias, tornando-se uma ausência mais física do que psicológica”*); (7) o receber regularmente em sua casa (e os outros nas deles) os colegas de estrada com quem formam uma segunda família quando estão longe da sua própria família (*“alguns colegas são com família”*) como que alimentando e expandindo as fontes de apoio susceptíveis de serem mobilizadas em momentos de maior isolamento das figuras familiares directas.

---

<sup>7</sup> Ao longo da viagem acompanha o investigador teve a oportunidade de conhecer o caso de um camionista que justificava a sua continuidade na profissão com a possibilidade de contar com a presença da esposa em todas as suas viagens e de, poderem realizar os seus planos familiares. Para além disso, foi possível tomar conhecimento que as duas camionistas (mulheres) da empresa onde trabalha o participante conduzem em conjunto com os maridos. Esta é uma estratégia de acomodação conjugal do papel profissional que, no caso concreto do participante, não se revela viável dado que a esposa tem um emprego fixo e os filhos encontram-se a frequentar o ensino superior (o mais velho) e o ensino secundário (mais novo).

## CONCLUSÕES E REFLEXÕES FINAIS

O presente estudo iniciou-se de forma ambiciosa, contudo, com o passar do tempo percebe-se que o acesso a empresas do ramo dos transportes pesados rodoviários de mercadorias envolvia procedimentos burocráticos de tal ordem que atrasaram consideravelmente o processo de recolha de dados. A viagem da qual foi efectuada a observação participante decorreu apenas no mês de Junho, sendo que foram inúmeras as tentativas e contactos anteriores com diversas empresas do sector. Mais tarde, veio a perceber-se que o cumprimento legislação teria levado as empresas contactadas a recusarem a sua colaboração no estudo ou a nem sequer darem resposta ao convite que lhes fora endereçado. A Entrevista apenas pode ser realizada no mês de Agosto, pois, por motivos profissionais, o participante esteve ausente do país em viagens de longa distância novas tendo entrado no seu período de férias após as mesmas.

Justificam-se ainda alguns outros reparos relativamente ao processo de recolha de dados. O facto do investigador ter procedido ao registo das dimensões observadas durante longas horas apenas nos períodos de paragem, embora tenha sido uma vantagem de não condicionar o participante impedindo-o de perceber-se, a todo o momento, numa situação de avaliação, pode ter levado à perda de informação relevante. De igual modo, o cansaço do investigador (não habituado às condições a que esteve exposto e inexperiente na tarefa de observação) pode ter originado quebras nos níveis de atenção e influenciado a fidelidade dos dados recolhidos durante a observação.

Outro aspecto que limitou consideravelmente a presente investigação foi a falta na literatura de outros estudos e que abordassem especificamente, seja de um ponto de vista mais teórico ou empírico, aspectos psicossociais do exercício da profissão de camionista. Esta lacuna da literatura impossibilitou a elaboração de uma introdução teórica mais consistente e rigorosa que tivesse permitido um enquadramento mais completo do objecto de estudo e dos resultados da própria investigação realizada. Ainda que original (porque incide numa área pouco explorada) o presente deixa talvez transparecer os custos inerentes ao seu carácter inovador tendo sido, por isso, um tornou o trabalho de investigação particularmente difícil de desenvolver.

Atingida esta fase final e depois da possibilidade de conhecer por dentro o mundo de um camionista, pode-se concluir que esta é, sem dúvida, uma profissão que influência sob vários aspectos a de quem a exerce. Desde a facilidade com que, aparentemente, ocorre a identificação com a profissão na maioria dos casos, incluído

aqueles que iniciam na profissão mais por necessidade do que por gosto (como é o caso do participante), ao sentido de comunidade que adquirem ao tornarem-se parte de uma classe profissional com traços identitários bem demarcados até a uma espécie de falsa sensação de liberdade que conseguem sentir ao efectuar o seu trabalho com o patrão longe mas tendo os seus movimentos controlados a todo o momento pelo tacógrafo. Os prejuízos associados ao exercício da profissão são, porventura, em maior escala, sendo o mais importante a distância da família, seguido dos problemas físicos e psicológicos e do comprometimento de praticamente todas as actividades de lazer. As implicações e interferências na vida familiar são por demais evidentes mas, no caso concreto em estudo, é forçoso destacar-se a avaliação negativa que o participante faz de si como pai considerando ter falhado na educação dos seus filhos. Noutros casos, com os quais se teve oportunidade de contactar, observa-se uma espécie de fusão da esfera familiar e profissional em ambos os elementos do casal exercem juntos a actividade de condutores de pesados de mercadorias para, através dessa maior união e proximidade, manterem intacto um certo sentido de família ainda que à custa da realização de projectos parentais<sup>8</sup>. Embora as perdas possam ser mais do que os ganhos, na verdade, não pelo que foi possível perceber nesta investigação através da interacção directa e indirecta com vários representantes da profissão, a maior parte dos camionistas, a exemplo do participante no estudo, mesmo que comecem a exercê-la por motivos mais instrumentais do que expressivos e vejam o seu envolvimento com a mesma como transitório, acabam por ficar presos numa “rede humana”, feita de cumplicidades e companheirismos, antídotos para a solidão, que os liga de modo intenso à profissão.

A presente investigação constitui, porém, apenas um pequeno passo na direcção do que melhor descreve a natureza da relação do camionista com o seu trabalho e demais papéis de vida. Espera-se, no entanto, que possa ter despertado o interesse de outros investigadores por esta temática que, tanto em Portugal como internacionalmente, tem sido pouco estudada como o comprova a falta de trabalhos neste campo.

Os esforços futuros da investigação poder-se-ão fazer no sentido de aprofundar a questão do sentido de comunidade (numa das bases da Patinter por exemplo) ou estudar as diferenças entre as duas formas de estar e significar a profissão a que se reportou o

---

<sup>8</sup> O investigador teve ocasião de falar com um casal em que ambos os cônjuges trabalhavam juntos numa empresa espanhola e nunca tiveram filhos pois estavam os dois ligados a condução. Apesar disso, salientam que é bom estar assim, pois não têm de lidar com a distância um do outro.

participante quando contrastou a atitude de camionistas de mais idade e os camionistas de faixas etárias mais jovens.

Por fim, uma nota em relação ao que mudou na visão do investigador, também ele parte da massa social que produz e reproduz representações sobre a realidade e as profissões como parte dessa realidade. Ao longo do processo de investigação foi possível constatar que a visão inicial dos camionistas era distorcida, ou seja, sobrevalorizava os aspectos negativos da profissão em causa e mantinha em relação a ela fortes estereótipos das quais foi preciso libertar-se para compreender o significado da vivência destes profissionais a partir de fora, isto é, do testemunho vivo de alguém que faz dessa profissão a sua forma de ganhar a vida. E não é possível o quanto o investigador, apesar do cansaço e do calor que foram sua companhia durante horas contínuas de observação, ao sair da sua zonas de conforto, ficou cativado pelo mundo dos camionistas, pela forma como conseguem criar laços significativos no trabalho e se protegem uns aos outros numa solidariedade desinteressada. A investigação ficou mais engrandecida pela forma como o próprio investigador foi acolhido por todos fazendo-o sentir como “um deles” o que se revelou para si uma experiência de vida muito enriquecedora que veio reforçar a noção de “não se pode julgar um livro pela sua capa”.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Albarrello, L., Digneffe, F., Hiernaux, J., Maroy, C. Ruquoy, D., Saint-Georges, P. (1997). *Práticas e Métodos de Investigação em Ciências Sociais*. Viseu: Gravidia.
- Anuário ANTRAM 2008 (2008). Associação Nacional de Transportadores Públicos Rodoviários de Mercadorias
- Azevedo, J., Esteves, A. (1998). *Metodologias Qualitativas para Ciências Sociais*. Instituto de Sociologia. Porto
- Bardin, L. (1977). *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, Lda.
- Berger, P., Luckmann, T.(1990). *The social construction of reality*. Reino Unido: Penguin
- Biklen, S., Bogdan, R. (1994). *Investigação qualitativa em educação. Uma introdução à teoria e aos métodos*. Porto: Porto Editora, Lda.
- Campos, B.P. & Coimbra, J. (1991). *Consulta psicológica e exploração do investimento vocacional*. Cadernos de Consulta Psicológica
- Caria, T. (2008). *Análise Social, Vol. XLIII (4.º)*. Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.
- Coimbra, J. & Campos, B.P., & Imaginário, L. (1994). *Career intervention from a psychological perspective: Definition of the main ingredients of an ecological-developmental methodology*. Paper presented at the 23<sup>rd</sup> International Congress of Applied Psychology: Madrid.
- Costa, E. (1990). *Contextos sociais de vida e desenvolvimento da identidade*. Lisboa: INIC.
- Demo, P. (1995). *Metodologia Científica em Ciências Sociais*. Editora Atlas S.A. São Paulo
- Dubar, C. (2006). *Acrise das identidades. A interpretação de uma mutação*. Porto: Afrontamento Edições.
- Erikson, E. H. (1980). *Identity and the life cycle*. New York: Norton.
- Feller, R., Walz, G. (1997). *Career transitions in turbulent times: Exploring work, learning and careers*. Greensboro: ERIC/ CASS Publications.
- Geertz, C. (1979). *Interpretive social science*. Berkeley: University of California Press
- Gil, A. (1999). *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. Editora Atlas S.A. São Paulo
- Hansenne, M. (2003). *Psicologia da personalidade*. Lisboa: Climepsi Editores.

- Holland, J. (1985). *Making vocational choices. A theory of vocational personalities & work environments*. New Jersey: Prentice- Hall, Inc.
- Instituto Nacional de estatística (2011). *Estatísticas do emprego relativas ao segundo trimestre de 2011*. Edição 2011
- Inventors.com. (2008). *História do camião*. Acedido em: <http://inventors.about.com/library/inventors/bltruck.htm>
- Kluckhohn, F. (1946). *O método da observação participante no estudo das pequenas comunidades*. Sociologia. São Paulo.
- Law, B. (1991). *Community interaction in the theory and practice of careers work*. In B. P. Campos (Ed.), *Psychological intervention and human development*. Porto
- Lessard-Hébert, M., Goyette, G. e Boutin G. (1990). *Investigação Qualitativa: fundamentos e práticas*. Instituto Piaget: Lisboa
- Logisformação. (2011). *Legislação em vigor na profissão de transporte de mercadorias*. Acedido em : <http://cam-logisformacao.com>
- Lopes, A. (2007). *De uma escola a outra. Temas para pensar a formação inicial de professores*. Porto: Edições Afrontamento/CIEE
- Maté, G., Neufeld, G. (2006) *Pais ocupados filhos distantes*. São Paulo: Melhoramentos.
- Matos, M. (2008). *Consumo de substâncias: Estilo de vida? A procura de estilo?*. Lisboa: IDT
- Miller, G., Dingwall, R. (1997). *Context & Method in Qualitative Research*. Sage Publications Ltd. London.
- Nascimento, I. (2007). *Investimento no trabalho e na parentalidade e relação interpapéis : uma análise da transmissão intergeracional*. Porto: FPCEUP
- Nascimento I. Coimbra, J. (2001/2002). *Cadernos de Consulta Psicológica nº 17-18*. Porto: Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade do Porto, pp. 95-107
- Penteado, R. & Gonçalves, C. & Costa, D. & Marques, J.(2008). *Trabalho e saúde em motoristas de caminhão no interior de São Paulo*. São Paulo
- Rosaldo, R. (1989). *Culture and truth: The remaking of social analysis*. Boston: Beacon Press.
- Sorokin, M.(1968). *Sociedade, Cultura e Personalidade*. Porto Alegre: Globo.
- Tajfel, H.(1982). *Human Groups and social categories*. Cambridge: Cambridge University Press.



Transportes Gonçalo. Acedido em: [http://www.eneop.pt/parceiros.asp?id\\_parceiro=16](http://www.eneop.pt/parceiros.asp?id_parceiro=16)

Wikipédia. (n.d). *Camionista*. Acedido em 5 de Junho de 2010  
[http://pt.wikipedia.org/wiki/Camionista#cite\\_note-autogenerated1-1](http://pt.wikipedia.org/wiki/Camionista#cite_note-autogenerated1-1)

## **ANEXOS**

---

## Anexo 1



Porto, 17 de Junho de 2011

**Assunto:** Pedido de colaboração numa tese de Mestrado

Ex.<sup>mo</sup> Sr.

Venho por este meio solicitar a sua colaboração num estudo de natureza científica, para o qual se torna indispensável o contacto com a sua rotina diária de modo a puder investigar a sua relação com o trabalho e a importância que o seu trabalho assume na sua vida. Trata-se de uma investigação relativa à Tese de Mestrado que me encontro a desenvolver na Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação da Universidade do Porto, sob a orientação da Prof.<sup>a</sup> Doutora Inês Nascimento.

Estará salvaguardada a sua identidade na recolha de dados em todos os textos e comunicações que possam vir a ser produzidos na sequência do estudo. Apenas o investigador e orientador deste trabalho terão acesso aos dados de identificação. O processo de recolha de dados pressupõe: (1) o acompanhamento directo pelo investigador durante a viagem de quatro dias a Espanha (durante a qual serão observadas e registadas as rotinas do seu trabalho, sem qualquer interferência no mesmo trabalho); (2) a realização de uma entrevista após o regresso e uma primeira análise dos dados recolhidos na primeira fase.

Desta forma, gostaríamos de obter da sua parte (1) autorização da presença e observação do investigador durante viagem em causa (2) consentimento para a gravação áudio de acontecimentos e conversas que possam ter lugar durante a mesma, (3) colaboração numa entrevista para aprofundamento de aspectos ligados ao seu trabalho, às suas rotinas bem como às implicações da sua actividade profissional noutras esferas de vida.

Assinando esta carta, da qual lhe será disponibilizado um exemplar, estará a assumir o compromisso de colaboração do estudo nestas três vertentes.

Gratos pela sua atenção e abertura a este pedido.

Cumprimenta,

*Tiago Azevedo*

Tiago Miguel de Jesus Azevedo

Estudante Finalista do Mestrado Integrado em Psicologia  
e Investigador principal do estudo supra-citado  
Contactos: Tlm. 919000640

Email: [tiagoaz@hotmail.com](mailto:tiagoaz@hotmail.com) / [lpsi06110@fpce.up.pt](mailto:lpsi06110@fpce.up.pt)

*Inês Nascimento*

Prof.<sup>ª</sup> Doutora Inês Nascimento

Prof. Auxiliar da FPCEUP

Orientadora da Investigação em causa

Contactos: 226061897

Email: [ines@fpce.up.pt](mailto:ines@fpce.up.pt)



### CONSENTIMENTO INFORMADO

Declaro que estou disposto e disponível para colaborar no processo de recolha de dados da investigação que acima me foi apresentada em todas as vertentes nas quais a minha participação e envolvimento se possa mostrar útil.

\_\_\_\_\_  
(Data)

*Inês Nascimento*  
\_\_\_\_\_  
(Assinatura)

## Anexo 2

Foto1



Figura 1 – Camião da empresa Patinter no qual foi realizada a viagem de observação

Foto2



Figura 2- Vista da cabine em relação aos restantes veículos ligeiros

Foto 3

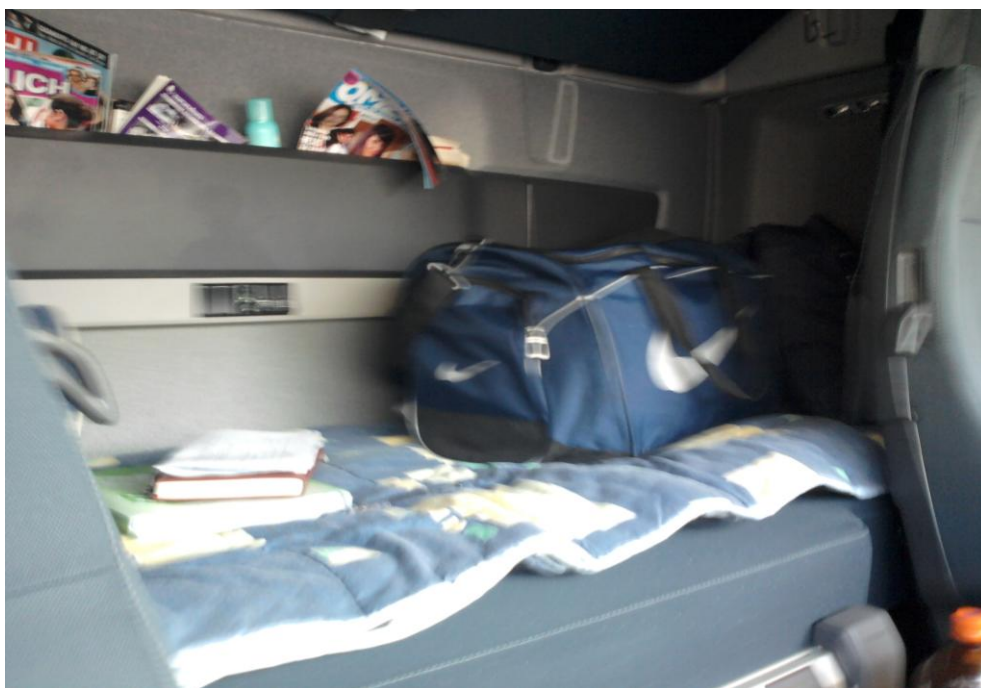


Figura 3- Cama situada na parte detrás dos bancos

Foto4



Figura 4- Local da primeira paragem, onde é possível verificar as paletes com a carga

## Anexo 3

Grelha de Observação Naturalista				
Interacção Camionista/Outros				
1. RELAÇÕES INTERPESSOAIS (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)				
Interacções	Com o observador	Com outros camionistas	Com membros da família	Outros interlocutores (e.g., outros automobilistas, funcionários de bombas de gasolina, etc...)
Formas (verbal, gestual) e meios de interacção (directa ou mediada)	Fala.	Fala directa. Da mesma terra.		Fala directa. Empresa da segunda entrega.
Iniciativa da interacção	Condutor. Minha.	Mútua.		Mútua. Confiança e à-vontade.
Temas abordados	Europa e viagens. Ligação ao trabalho.	Festa do fim-de-semana. Rotas.		Fim-de-semana.
Outras dimensões de relevo	Partilha informação de forma autónoma sobre factos da sua vida e de viagens.	Partilha também de visões das empresas. Diz-me também que está por necessidade.		Segundo o mesmo tem uma relação de amizade gira.

## 2. RELAÇÃO COM O CAMIÃO

Indicadores verbais e comportamentais (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)

Indicadores de personalização/apropriação dos espaços do caminhão (interior e exterior)	
Indicadores de zelo e/ou de personificação do veículo	
Indicadores da influência da condução do caminhão na relação com outros automobilistas (condutores de veículos ligeiros ou motociclos)	
Outros indicadores de relevo	



### 3. ROTINAS

Indicadores verbais e comportamentais (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)

Higiene	Chegada ida a casa de banho do restaurante.
Alimentação	Lanche no camião (Santal). Jantar em Mangualde, no restaurante em frente a Sede Social, segundo os condutores é como jantar em casa, todos são tratados de forma incrível, é essencialmente frequentado por Patinteres.
Repouso/descanso	Mais uma hora e meia de viagem até ao Porto e descanso final.
Contactos regulares	Esposa durante o jantar. Horas que chegava a casa.
Tarefas profissionais regulares	Tinha ainda de ir fazer as entregas das cargas a São João da Madeira e Albergaria Velha, mas devido a termos de chegar tarde passou para sexta-feira, o processo era o mesmo, segundo o condutor do referido anteriormente.
Tarefas regulares de manutenção operacional do camião	Desligar o camião e finalmente retirar o cartão electrónico.
Outras rotinas	

#### **4. RELAÇÃO COM O TRABALHO e outras áreas de vida**

(descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,.... Neste caso, convém, tanto quanto possível registar mesmo verbalizações/expressões significativas)

Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender o significado/importância que o trabalho tem para o observado (e.g., valores que satisfaz)	
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender motivos de insatisfação relativamente ao trabalho ou a aspectos específicos deste	
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender as implicações do trabalho noutras áreas de vida (e.g., conjugalidade, parentalidade, lazer, cidadania,...)	Gostava de acabar a conservatória, mas com o tempo que passa fora é impossível concluir de forma eficaz e válida a mesma.
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender o impacto do trabalho no bem-estar físico e psicológico do observado	
Outros indicadores relevantes	

## Anexo 3

Grelha de Observação Naturalista				
Interacção Camionista/Outros				
1. RELAÇÕES INTERPESSOAIS (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)				
Interacções	Com o observador	Com outros camionistas	Com membros da família	Outros interlocutores  (e.g., outros automobilistas, funcionários de bombas de gasolina, etc...)
Formas (verbal, gestual) e meios de interacção (directa ou mediada)	Fala e pede para tratar por tu.  Cuidadoso, responde a todas as perguntas.	Passa por um coleguinha e acena.  Fala pelo rádio.	Fala normal e carinhosa.  Por telemóvel.	Trata por tu a funcionária da bomba e pisca-lhe o olho.
Iniciativa da interacção	1)Camionista  2)Minha	Mútua.	Esposa.	Do camionista.
Temas abordados	1)Patiner  2)Burocracias	Rota  Presença de polícia na estrada.	Como estava a correr a viagem. Se eu estava a gostar da viagem.	O tempo da viagem.  Como estava a correr o trabalho.
Outras dimensões de relevo	Explica todos os pormenores ligados a empresa.	Linguagem código relativamente a polícia, visto que a polícia houve as frequências.	Apesar de ter um filho não houve contacto com o mesmo por telemóvel.	Visível que mantém uma amizade.

## 2. RELAÇÃO COM O CAMIÃO

Indicadores verbais e comportamentais (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)

Indicadores de personalização/apropriação dos espaços do caminhão (interior e exterior)	Matrícula do caminhão com o seu nome e o símbolo do Benfica. Uma imagem de nossa Senhora de Fátima. A cama está sempre feita e pronta a dormir (cama de baixo). Dois compartimentos cheios de filmes e cd's de música. Exterior do caminhão apresenta autocolantes com o nome da empresa e apenas podem existir essas referências. Os condutores podem então decorar todo o interior da cabine do seu caminhão.
Indicadores de zelo e/ou de personificação do veículo	Antes de sair de viagem lava todo o caminhão (parte exterior) e sempre que chega aspira o caminhão. Verificou também o óleo durante uma paragem de descanso.
Indicadores da influência da condução do caminhão na relação com outros automobilistas (condutores de veículos ligeiros ou motociclos)	Preocupa-se sempre com os ligeiros para não ficarem debaixo do caminhão. Cada vez que um ligeiro faz uma manobra perigosa ele faz questão de apontar.
Outros indicadores de relevo	<p>Actualmente o mais importante no caminhão é que seja confortável e não como antes que era o motor, ou seja, para andar mais depressa para despachar serviço. Os camiões têm algumas diferenças significativas em termos de cavalos (que ajudam andar mais depressa quando carregados) e em termos de conforto.</p> <p>Actualmente o camionista conduz uma Volvo, antes conduzia um Renault e mudou apenas por um aspecto, mais concretamente o calor.</p>

### 3. ROTINAS

Indicadores verbais e comportamentais (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)

Higiene	<p>Estação de serviço, sempre em cada descanso de 45 minutos a primeira coisa que se faz é ir a casa de banho.</p> <p>Ao jantar aconteceu a mesma coisa. De manhã lavar a cara na estação de serviço e seguir viagem.</p>
Alimentação	<p>Pequeno-almoço no camião (bolos e santal plus). Primeiro almoço numa estação de serviço de Calzada Don Diego, é lá sempre que almoça. Todos os portugueses pediram a mesma comida e bebida (sistema dos dois pratos). Primeiro prato carnes frias e o segundo bife.</p>
Repouso/descanso	<p>Primeira paragem de 15 minutos sempre na estação de serviço Vilar Formoso (comprar tabaco e santal Plus), segunda paragem após 4h15m para almoço descanso de 45 minutos. Terceira paragem após 4h15m estação de serviço em Soria de 45 minutos e última paragem em Manresa para jantar e dormir 6 horas. Saída as 5h30, primeira paragem para descarga e carga em Meltrece, após o serviço 15m.</p>
Contactos regulares	<p>Patrão para confirmar todos os pesos carregados. Apenas duas das cargas vinham com o peso combinado inicialmente. Logo tem reformular o preço do serviço. Chamada menos de 2 minutos.</p>
Tarefas profissionais regulares	<p>Tem de meter gasóleo no camião para a ida e vinda (ADS em Espanha, 278litros, protocolo com a Patinter).</p> <p>Abrir a lona, remover as traves e os postes que seguram a carga...</p>
Tarefas regulares de manutenção operacional do camião	<p>Ligar o camião, introduzir o cartão electrónico que regista as velocidades tipos de viagem e tempos de descanso.</p> <p>Verificar o óleo a meio da viagem.</p>
Outras rotinas	<p>Benze-se sempre antes de se fazer a estrada, segundo o mesmo, é muito religioso. Fuma muito durante as viagens (o dobro). Têm de fazer o teste de alcoolemia antes de iniciar a viagem.</p>

#### 4. RELAÇÃO COM O TRABALHO e outras áreas de vida

(descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,.... Neste caso, convém, tanto quanto possível registar mesmo verbalizações/expressões significativas)

Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender o significado/importância que o trabalho tem para o observado (e.g., valores que satisfaz)	Convívio com os colegas é o aspecto que relata como mais importante da profissão. Relata situações em que saiam 14 camiões ao mesmo tempo com a mesma rota inicial (até França) “parecia um casamento, a polícia nem tinha coragem de mandar parar”, “uns levavam comida outros garrações de vinho e fazíamos grandes churrascadas”. Este sistema, esta partilha de experiências é o mais importante para o camionista.
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender motivos de insatisfação relativamente ao trabalho ou a aspectos específicos deste	Quando estava no geral (sem rota fixa) passava 67 dias em casa em 365 dias do ano.  O estereótipo dos camionistas, “brutos, feios e maus”, segundo o camionista.
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender as implicações do trabalho noutras áreas de vida (e.g., conjugalidade, parentalidade, lazer, cidadania,...)	O afastamento familiar é o aspecto que realça como mais negativo, principalmente quando fala do filho. Relatou mesmo, “quando entrei nesta vida o meu filho tinha 7anos, perdi todo o seu crescimento, ele hoje é um homem feito, já fez 18 anos”.  Gostaria de estar mais ligado a sua paixão e actual passatempo que é a música, apesar de, ainda conseguir estar ligado a música.
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender o impacto do trabalho no bem-estar físico e psicológico do observado	Segundo o mesmo, “é um trabalho sedentário, estou sempre na mesma posição, eu engordei era magro como tu”. Em termos físicos não lhe faz bem, pois tem noção que engordou. Além de que, alterou por completo os seus horários relativos ao sono, “como vês não se descansa muito, mas passado um mês já estavas habituado”.
Outros indicadores relevantes	Entrou na profissão por necessidade e inicialmente de modo provisório, mas considera que a profissão é viciante.  Segundo um camionista (português) que reside e trabalha em Espanha, para formar família este trabalho não é aconselhável, o mesmo trabalha com a esposa no camião, não existe lugar para filhos.

## Anexo 4

### Diário de Bordo

1º Dia de viagem/observação

Local/loais: Mangualde, Vilar Formoso, Calzada de Don Diego, Soria e Manresa.

Hora de início: 7h15

Pausa: 8h00- 12h00- 17h30

Hora de Fim: 19h15

---

Impressões e reflexões pessoais:

1. Sobre o processo de observação em si (*e.g.*, dificuldades, interferências, etc.)

A alimentação não é a melhor, o pequeno-almoço é bolos e come-se pelo caminho sem direito a paragem.

A observação é constante, não é de apenas uma hora por dia, é necessário estar constantemente à observar os comportamentos e a escutar as conversas. Fazer o enorme exercício mental de guardar na cabeça as informações para registar posteriormente na ausência do sujeito.

Um primeiro dia de observações difícil, apesar de as informação não faltar. O participante é muito comunicativo, fala de todos os assuntos de forma aberta, sem qualquer tipo de formalidades. Estar atento e todos os pormenores e conversas é difícil, apesar disto, os momentos de silêncio constrangedor são poucos e quebrados pelo sujeito.

2. Sobre o observado (*e.g.*, comportamento do camionista, relação com o camião, interações, rotinas, relação com o trabalho e outras áreas de vida, etc.)

São 7h15 da manhã, está um frio de rachar e vamos iniciar a viagem. O participante apresenta-se de t-shirt, calções e chinelos de forma prática para puder conduzir a vontade. Eu visto calções, t-shirt e sapatilhas. Roupa simples, confortável como aconselhado antes da viagem pelo sujeito. Ofereço uma garrafa de aguardente velha como forma de quebra-gelo e agradecimento por participar na investigação. Entrada na sede social da empresa, um parque enorme, em que estão parados pelo

menos uns 50 camiões. Chegamos a beira do camião, o sujeito refere que “é este o meu camião”. Reparo que na frente do camião se encontra uma matrícula com o seu nome. Observo os restantes camiões parados, no parque enorme e todos têm matrículas e a maioria das matrículas têm símbolos de clubes de futebol, tal como a do participante em observação. Entrada no camião e começo a guardar as minhas coisa na cama de cima, visto que o camião tem duas camas e a debaixo é do participante. Em seguida sento-me no banco, que o sujeito refere como “ este camião tem bancos pneumáticos”. Reparo na existência de um íman de nossa senhora de Fátima. Paragem no portão para o sujeito fazer o controlo com o segurança e testar a alcoolemia é obrigatório para empresa segundo o participante. Saída da sede social (Mangualde) com destino a Vilar Formoso (fronteira com Espanha). Todas as viagens para os camionistas começam da mesma forma: com a recolha do reboque que vai efectuar o serviço, seguindo para a saída do parque, onde tem de soprar no balão de alcoolemia, para se ter a certeza que está em condições para conduzir e efectuar a viagem no momento.

O participante é extremamente sociável, falamos inicialmente de onde eu sou e depois começamos a falar da Patinter, segundo o sujeito, à Patinter é a maior empresa de camionagem em Portugal: actualmente têm uma frota de aproximadamente 1500 camiões, em que 1400 destes são conhecidos como ‘camiões de lonas’, sendo os restantes arcas e contentores. Os contentores são pouco utilizados, pois são poucos práticos para os transportes, nomeadamente, na fase de carga e descarga do material. Fico a saber que a importância desta empresa que é a sexta maior empresa rodoviária da Europa.

É uma empresa que lida transporta todo o tipo de materiais. A sede social desta empresa encontra-se em Mangualde, havendo mais duas bases em Portugal, na Ribeira do Alentejo e outra na Maia; e quatro bases na Europa, situadas em Espanha, França, Alemanha e Republica Checa. O último apresenta-se como o único país onde é preciso matrícula nacional para se poder circular, efectuando-se, assim, as cargas e descargas.

A administração da empresa é constituída por quatro directores e um administrador; possuindo ainda um psicólogo e um médico. O trabalho é realizado por todos os indivíduos que estão ligados á manutenção das bases, manutenção dos camiões e segurança dos mesmos, sendo o total de empregados da empresa ser aproximadamente 5000.



A empresa muda de frota de dois em dois anos, de modo a que os seus camionistas tenham os melhores materiais, quer em termos de conforto quer de qualidade. Já os reboques são renovados de quatro em quatro meses. Todos os camiões estão capacitados com todas as comodidades, onde o bem-estar é a máxima a atingir; são espaçosos, com duas camas confortáveis, com fichas de electricidade, com climatizador de inverno (de modo a manter uma temperatura amena), com um sistema de segurança avançado (incluindo detector de fumo), com um sistema electrónico de cartões (máximo dois). O sistema electrónico de cartões funciona como regulador, ou seja, contabiliza o tempo de viagem, os tempos de descanso, os locais de paragem, emitindo um sinal GPS para se localizar o camião via on-line (cliente pode sempre saber onde se encontra a sua carga) e velocidade do camião (excessos de velocidade).

Todos os anos os camionistas fazem exames psicotécnicos, psicológicos e exames físicos para perceber se não têm alterações nas suas capacidades físicas e psicológicas que os impossibilitem de conduzir de forma eficaz. É uma empresa preocupada em bem servir, tanto a comunidade como os seus trabalhadores.

Pergunto o caminho que vamos fazer e o participante explica-me que vamos parar na estação de serviço Vilar Formoso para comprar comida “paro sempre aqui para comprar bolos e sumos”. Entramos na estação de serviço e o participante compra bolos, água, Santal Plus e três maços de tabaco. O sujeito conhece a empregada, ela pergunta quando volta “volto na quinta-feira” e pisca o olho. Voltamos para o camião e fazemos a estrada. Pergunto ao participante se existe muita burocracia ou se é fácil entrar na profissão?

Actualmente, um camionista só pode conduzir 10 horas seguidas durante um dia - estas são distribuídas em três intervalos de tempo, com descansos obrigatórios de 45 minutos. Os intervalos normalmente são de quatro horas e trinta minutos, seguidos do intervalo, voltando á condução durante o mesmo período de tempo e respectivo intervalo, e condução sucessiva de mais uma hora e paragem obrigatória, que é seguida de um descanso obrigatório de pelo menos seis horas.

Tudo isto é controlado por dois sistemas: o de cartão electrónico (obrigatório a partir do dia um de Setembro) ou pelos actuais discos (mais utilizados, por serem mais baratos). Estes dois sistemas foram concebidos para proteger o camionista, mas hoje em dia são mais utilizados como forma de controlo por parte da polícia, para verificar se

existem infracções, pois essas são bastante elevadas (um minuto a mais das dez horas são cotados como coima de 2.500euros). As operações rodoviárias estão preparadas durante todo o dia nas estradas mais utilizadas pelos camionistas e normalmente mandam parar camionistas que não pertençam ao país (factos facilmente observável durante toda a viagem).

Aproveitamos para comer pois o participante diz “não tenho tempo para tomar pequeno-almoço e compro estes bolos e o Santal Plus pois tem muitas vitaminas”. Entramos em território espanhol, e logo de início vejo a polícia espanhola, segundo o sujeito “ a polícia passa aqui passa o dia todo a perseguir o camionista, se for português eles mandam logo parar”, seguimos viagem até a nossa próxima paragem as bombas de gasolina da ADS (auto-estrada para Salamanca), segundo o participante, “ a gasolina aqui é mais barata e o meu patrão consegui fazer um protocolo com a empresa, então temos de meter gasóleo para ir, vir e voltar de novo até aqui (276 litros de gasóleo). Ficamos parados cerca de 20 minutos até encher o depósito, esta é uma das tarefas do participante, apesar de ser quase tudo automático, tal como nos ligeiros com diferença de que o pagamento também é automático. Aproveito nestes 20 minutos e tiro notas de campo, enquanto observo o que se passa a distância, saliento que até agora já observei mais de 10 acenos com a mão a colegas e o respectivo contacto por rádio, (apenas um não tinha rádio) sendo que, em todos os contactos a conversa foi a mesma, rotas, presença de polícia e também a minha presença no camião.

Iniciamos de novo a viagem, são cerca de 11h40 e vamos parar ao meio-dia para pudermos almoçar, segundo o participante, iremos parar onde ele almoça sempre neste último ano e meio, na estação de serviço: Calzada de Don Diego (a caminho de Salamanca). O participante conhece já os empregados e já pede o habitual, explicando-me que, em Espanha, escolhe-se sempre dois pratos: um primeiro prato (que todos os portugueses pediram) que se conhece como entremeses (prato de carnes frias) e o segundo já depende do menu do dia, mas, como habitual, eram bifes. Todos os camionistas portugueses beberam gasosa (sempre a mesma bebida em todas as refeições e pedidas por todos os camionistas portugueses). A gasosa é feita através da mistura de vinho e água com gás e, segundo o camionista, é como um refresco; é a bebida de eleição, não só dos camionistas portugueses mas também dos espanhóis. Comi e bebi exactamente o mesmo que o nosso participante, pois segundo o mesmo, “só com carne

aguentamos tanto tempo sem comer”. A gasosa, ao contrário carne que estava boa, não caiu muito na minha apreciação (faz parte).

Após a refeição estamos de novo na estrada. A caminho de Soria, neste momento ainda conseguimos apanhar uma rádio portuguesa e ouvimos as notícias e o tema cai no futebol. Durante cerca de 30 minutos estivemos a falar de futebol.

Mais dois contactos com colegas da empresa (sendo os temas iguais) o primeiro de sete minutos e o segundo de três.

Aproveito e falo do facto de ter o símbolo de Fátima e pergunto se é religioso?

Segundo o mesmo, é muito religioso e todas as viagens pede para não acontecer nada a si e a sua família durante a sua ausência. Apesar deste facto, é crítico em relação as políticas actuais da igreja.

Pensamentos pessoais: está um calor enorme, só se está bem com o ar condicionado ligado.

Primeiro telefonema da família, por parte da esposa, pergunta como está a correr a viagem, dura cerca de 5 minutos, com uma conversa carinhosa entre os dois.

Que tipo de alimentação tem ao longo destas viagens?

O participante, tenta comer ao máximo comidas rápidas de forno, produtos ultracongelados de modo a que não perca muito tempo com o jantar, como por exemplo “como muitas lasanhas, pizzas, bacalhau a Braz... têm é de ser comidas de ir ao forno”, desta forma, o participante pode comer rapidamente e poupar dinheiro durante as viagens. Segundo o participante, ele era como magro, e engordou devido a profissão “eu era um puto fixe, assim como tu, agora estou assim”.

Paragem às 17h30 após 4h30 aproximadamente, para o segundo descanso, aproveita-se para comer uns bolos, esticar as pernas. O participante realça que para sempre naquele local, pois apanha internet de graça, aproveita então, durante os 45 minutos para navegar na internet.

Eu aproveito para registar o que tinha observado durante as 4h30, também para lanchar e para navegar também um pouco pela net.

Passados os 45 minutos, vamos a caminho da nacional 2 que faz a ligação a Barcelona, o participante explica-me que o país com mais estradas sem portagens é Espanha e que, a sua empresa, escolhe às rotas a serem realizadas, de modo a minimizar os custos de cada viagem (devido à quantidade de portagens existentes); os camiões circulam todos em estradas nacionais e auto-estradas livres de pagamento (por exemplo, a ligação que realizámos entre Saragoça e Barcelona foi feita pela nacional 2, que é de aproximadamente 316km, em que os únicos veículos que se vêem são camiões – (decidimos contá-los, para termos uma noção mais exacta da quantidade, mas desistimos no número 140), tornando estas os acessos ideais a serem utilizados por quem vive na estrada. A escolha destas estradas para o percurso a ser realizado aumenta o número de quilómetros de viagem, o que se apresenta bom para o participante, pois este recebe o seu salário ao quilómetro, mas ostenta uma contra partida, que se prende com o aumento do tempo de viagem, mostrando-se um cenário mais cansativo para o condutor.

No início deste último percurso só tínhamos uma hora possível de condução, até chegarmos a estação de serviço de Manresa, onde jantamos uma lasanha ultra-congelada que foi feita no forno. Após o jantar fomos beber um café a estação de serviço, onde encontramos um amigo de terra do nosso participante de outra empresa, em que a conversa inicial do sujeito apresenta-se idêntica àquela via rádio, com a pergunta sobre as rotas e as entregas. Logo de seguida, o tema recaía sobre as suas vidas pessoais, as actividades praticadas ao longo do tempo. O camionista salientou ainda que, no fim-de-semana anterior á viagem, tinha realizado um churrasco em sua casa, contando com doze convidados, colegas Patinter; acrescenta que normalmente passa assim todos os fins-de-semana: as mesmas pessoas, mas uma casa diferente.

O colega partilhou ainda algumas histórias de acontecimentos de colegas da sua empresa, que não vou recapitular, apenas fiquei a saber algo interessante acerca do referido acima nas burocracias. Como todos os sistemas de controlo, eles não são infalíveis, ou seja, podem ser contornados através de pequenas ilegalidades, de modo a que os camionistas possam ganhar mais algum tempo de viagem. No caso dos discos, é relativamente simples, basta usar um novo disco que possibilita a continuação da viagem; estes são ilegais e, se forem encontrados mais do que disco no mesmo camião, o motorista é detido e a coima aplicada é de 4000euros. Que toca ao cartão electrónico, a punição é a mesma apesar de o sistema de contorno ser diferente: um pequeno íman é

colado perto do cartão, contando o tempo de condução como tempo de descanso, mesmo estando em movimento. Visto ser relativamente acessível a realização destas ilegalidades, é compreensível o cerco apertado feito pelas forças policiais em relação aos camionistas. Acabo a conversa e é hora de descansar, são apenas 20h48 da noite, são no mínimo uns horários diferentes do que estou habituado. Foi um dia difícil, de muito calor, muita informação acumulada ao longo do dia, apesar de querer manter uma postura científica a tempo inteiro é impossível, houve tempo para falar de coisas fúteis de forma também a criar um laço e ser possível obter informações do fórum privado como as referidas das ilegalidades.

A fala entre eles, também me parecem um código e amanhã tenho de decifrar esse facto. Agora descansar que amanhã é dia de trabalho.

## Anexo 5

Grelha de Observação Naturalista				
Interacção Camionista/Outros				
1. RELAÇÕES INTERPESSOAIS (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)				
Interacções	Com o observador	Com outros camionistas	Com membros da família	Outros interlocutores (e.g., outros automobilistas, funcionários de bombas de gasolina, etc...)
Formas (verbal, gestual) e meios de interacção (directa ou mediada)	Fala.	Acena ao ver um colega. Rádio.  Acena ao ver um colega. Rádio.	Por telemóvel com a esposa.	Fala directa, pede o habitual.
Iniciativa da interacção	2)Minha.	Mútua.  Cerca de 7minutos e 3minutos.	Esposa.	Empregada.
Temas abordados	2)Religião.  2)Comida.	Rota.  Peso.  Polícia.	A que horas chegava.	Como estava a correr a viagem.
Outras dimensões de relevo	Comida tem de ser consistente para conseguirem estar 4h30 a conduzirem (carnes).	Os parques de descanso são locais de convívio.	Devido a morte trágica do sogro, a hora que diz a esposa é sempre diferente da real.	Camionistas têm desconto em quase todas as áreas de serviço.

## 2. RELAÇÃO COM O CAMIÃO

Indicadores verbais e comportamentais (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)

Indicadores de personalização/apropriação dos espaços do camião (interior e exterior)	A presença de um fogão eléctrico para cozinhar comidas rápidas, um carregador de telemóvel por isqueiro, uma ventoinha por isqueiro, um transformador para tornar energia 24volts em 220volts.
Indicadores de zelo e/ou de personificação do veículo	Após fumar um cigarro verifica sempre se queimou algo ou se está tudo normal.
Indicadores da influência da condução do camião na relação com outros automobilistas (condutores de veículos ligeiros ou motociclos)	<p>Aponta manobras perigosas dos veículos ligeiros. Todas as manobras perigosas que verifiquei, foram todas de veículos ligeiros.</p> <p>“Quer ultrapassar num momento em que vêm um carro em velocidade na esquerda”, “ultrapassar pela direita devem ser regras novas, se quisesse posicionar a direita tinha de abalroar o carro”.</p> <p>“Travou sem ter qualquer obstáculo a frente, é só gente maluca na estrada”.</p>
Outros indicadores de relevo	

### 3. ROTINAS

Indicadores verbais e comportamentais (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)

Higiene	<p>Um das estações de serviço estava fechada de manhã, utilizamos a o reservatório de água do camião para lavar a cara. Só na próxima paragem fomos a casa de banho lavar os dentes.</p> <p>Apesar de haver duchas em quase todas as estações é algo que se perde muito tempo.</p>
Alimentação	<p>Todos os camionistas (que são apenas os que comem nos restaurantes) bebem gasosa. Quando questionado porquê, é porque é refrescante. Lanche e jantar (lasanha ultra-congelada). Pequeno almoço camião (camionista bebe muito Santal). Almoço sempre no mesmo local, Tarragona (Mac Donald) “para manter a forma e assim pode-se ir as compras”.</p>
Repouso/descanso	<p>Paragem para descanso após 4h30, isto porque, quando o camião está nas paragens de trabalho e apesar do condutor não estar a descansar, o camião conta como descanso de 45m para almoçar e ir as compras para o jantar. Condução durante mais 4h30 e paragem final, condução de 9h00 num dia.</p>
Contactos regulares	<p>A esposa no primeiro e último dia. Segundo o camionista é os telefonas que recebe normalmente.</p>
Tarefas profissionais regulares	<p>Esperar que as empilhadoras retirem as primeiras paletes de caixas vazias, depois tem de retirarem as paletes da frente o condutor tem de puxar as paletes de trás para a frente para serem retiradas.</p>
Tarefas regulares de manutenção operacional do camião	<p>Lava o camião antes de sair para viagem e aspira o mesmo camião em todas as chegadas.</p> <p>Verifica sempre o cartão quando liga o camião para saber o tempo.</p>
Outras rotinas	<p>O primeiro e último acto do dia é fumar um cigarro.</p> <p>Todas as manhãs, bebe uma garrafa de Santal Plus.</p>



#### 4. RELAÇÃO COM O TRABALHO e outras áreas de vida

(descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,.... Neste caso, convém, tanto quanto possível registar mesmo verbalizações/expressões significativas)

Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender o significado/importância que o trabalho tem para o observado (e.g., valores que satisfaz)	<p>O facto de ser uma profissão bem paga, contribui muito para o ingresso na profissão, “ é uma profissão difícil, mas é bem paga”.</p> <p>Sentido de família que têm uns com os outros, “os meus coleguinhas”.</p> <p>Protegem-se uns aos outros, “Coleguinha está tudo limpo até lá baixo”, “ Temos que nos ajudar, não há necessidade de apanhar multas”.</p>
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender motivos de insatisfação relativamente ao trabalho ou a aspectos específicos deste	<p>A perseguição que os polícias fazem ao camionista, “ temos de estar sempre atentos a tudo, eles estão muitas vezes em carros normais só para apanhar o pessoal a falar ao rádio ou a cometer infracções”.</p> <p>A segurança, “ para baixo de Roma não existem locais seguros e a polícia não faz nada, mesmo que apresentemos queixa”. “O sul de Espanha são só mafiosos que te querem enganar.</p>
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender as implicações do trabalho noutras áreas de vida (e.g., conjugalidade, parentalidade, lazer, cidadania,...)	<p>Casamento feliz a 22 anos, considera à esposa uma santa porque aguenta todas estas horas longe de casa.</p> <p>Segundo o mesmo, quando acontece situações graves, como a morte de alguém nunca está estava cá. Não ajudar na morte do sogro (tragédia) e a morte do seu pai.</p> <p>Tem tempo para ajudar em temos de cidadania, “ia ajudar este fim-de-semana a montar o pinheiro para as festas de Castro de Aire.</p>
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender o impacto do trabalho no bem-estar físico e psicológico do observado	<p>Segurança é o aspecto que mais o condiciona psicologicamente, “quando ia para o sul de Roma, tinha de amarrar as duas portas para não ser assaltado (devido aos assaltos com gás) ”. Um medo enorme de acordar e não ter nada como aconteceu aos colegas.</p>
Outros indicadores relevantes	<p>Os assaltos são normalmente de dois tipos por gás ou força física. O gás é injectado por uma palhinha no camião e o condutor acorda e não tem nada. A força física é partir os vidros e ameaçar os condutores com armas. Relatou dois casos de situações com colegas e uma consigo (estão no texto).</p>

## Anexo 5

Grelha de Observação Naturalista				
Interacção Camionista/Outros				
1. RELAÇÕES INTERPESSOAIS (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)				
Interacções	Com o observador	Com outros camionistas	Com membros da família	Outros interlocutores  (e.g., outros automobilistas, funcionários de bombas de gasolina, etc...)
Formas (verbal, gestual) e meios de interacção (directa ou mediada)	Fala.	Mais de 20 acenos, alguns camionistas não têm rádio. Conversa com casal 20m.	Nada.	Empregado da empresa em Meltrece.  Fala directa e sem formalismos.
Iniciativa da interacção	1)Camionista.	Casal.	Nada.	Condutor.  Trabalhador.
Temas abordados	Família.  Passatempos.	Rotas e carga.  Patinter.  Eu.	Nada.	Estado da carga e peso.  Futebol.
Outras dimensões de relevo	Música como paixão da sua vida.	Em todas as comunicações por rádio era evidenciada a minha presença.	Nada.	Condutor diz que “suborna” os empregados, oferece garrafas de vinho do Porto

## 2. RELAÇÃO COM O CAMIÃO

Indicadores verbais e comportamentais (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)

Indicadores de personalização/apropriação dos espaços do caminhão (interior e exterior)	Nada.
Indicadores de zelo e/ou de personificação do veículo	Nada.
Indicadores da influência da condução do caminhão na relação com outros automobilistas (condutores de veículos ligeiros ou motociclos)	Nada.
Outros indicadores de relevo	

### 3. ROTINAS

Indicadores verbais e comportamentais (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)

Higiene	No último dia devido a paragem forçada em Madrid, foi possível tomar um duche (água quente) por 3euros, que dão também para beber um café. Higiene pessoal passados quatro dias e apenas devido a uma paragem forçada.
Alimentação	Apesar de termos comprado jantar no Carefour (pão e carnes frias), a verdade é que o condutor decidiu jantar numa área de serviço. Segundo o mesmo, “dias não são dias”. Pequeno-almoço no camião (bolos e Santal), almoço área de serviço de Madrid.
Repouso/descanso	Descanso de 6horas e saída as 4h30 da manha, condução durante 4h30, paragem de 45m para tomar café e ir a casa de banho na estação de serviço de Honrubia. Condução por mais 2horas e paragem forçada de horas para descansar duas horas, almoçar e conviver com um colega Patinter. Condução durante mais 4horas e chegada.
Contactos regulares	Apenas da esposa para saber a que horas chegava (5minutos). Comunicação ao patrão do feriado e paragem forçada (dois minutos).
Tarefas profissionais regulares	Após a carga ser carregada é preciso fixar de novo os postes e as traves que servem de apoio e seguram a carga. Após estarem colocadas as traves e postes, é preciso fechar a lona e fixar a mesma.
Tarefas regulares de manutenção operacional do camião	Aspirar o camião, não se verificou devido a chegada tardia com o camião, 20h10m.
Outras rotinas	Escolhe áreas de serviço com internet, para poder aceder a Net. Todos os condutores, normalmente têm, segundo o condutor.

#### **4. RELAÇÃO COM O TRABALHO e outras áreas de vida**

(descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,....  
Neste caso, convém, tanto quanto possível registar mesmo verbalizações/expressões significativas)

Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender o significado/importância que o trabalho tem para o observado (e.g., valores que satisfaz)	
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender motivos de insatisfação relativamente ao trabalho ou a aspectos específicos deste	
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender as implicações do trabalho noutras áreas de vida (e.g., conjugalidade, parentalidade, lazer, cidadania,...)	
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender o impacto do trabalho no bem-estar físico e psicológico do observado	
Outros indicadores relevantes	

## Anexo 6

### Diário de Bordo

2º Dia de viagem/observação

Local/locais: Manresa, Meltrece, Barcelona, Valência e Requena.

Hora de início: 5h30.

Pausa: 7h30- 12h00-16h30

Hora de Fim: 19h45

---

Impressões e reflexões pessoais:

1. Sobre o processo de observação em si (*e.g.*, dificuldades, interferências, etc.)

O cansaço na viagem já se faz sentir, esta mudança de horários dificulta a minha concentração máxima no trabalho. O participante permite a minha observação, mas não participação no trabalho (queria perceber se era difícil). A forma como os outros camionistas me acolhe e falam comigo só por estar preocupado com a profissão é algo que tenho de salientar como positivo. Sou sempre referenciado nas conversas rádio, não sei a razão, mas pode estar a interferir nas conversas normais. A linguagem é muito curiosa e alguns estereótipos são extremamente válidos. O calor é insuportável na rua e a noite para dormir é muito difícil. Ao fim do dia estou exausto e não fiz qualquer tipo de esforço físico, não sei como o participante consegue manter-se concentrado durante tantas horas seguidas.

2. Sobre o observado (*e.g.*, comportamento do camionista, relação com o camião, interações, rotinas, relação com o trabalho e outras áreas de vida, etc.)

Começa o dia e tal como acabou, o primeiro acto do participante é fumar um cigarro, está de noite ainda, e são 5h30 da manhã. Vamos as casas de banho que estavam fechadas, o condutor afirma que teremos de esperar para chegar a primeira paragem. Lavamos a cara e os dentes no depósito de água potável do camião, mudança de t-shirt e vamos de novo para a estrada.

Começo do dia calmo, em que o participante começa por abordar um tempo crucial que é a família. O participante encontra-se casado há vinte e dois anos, tendo

namorado cinco anos antes de se casar. Considera a esposa “uma santa”, pois tem de lidar com o seu estilo de vida. Fala dela com muito respeito e saliente que, “apesar de estar na estrada e de as tentações serem muitas”, sempre respeitou a esposa, pois sabe que ela também o faz em relação a si, nunca colocando em causa o seu ambiente familiar. A esposa é bibliotecária na escola básica de Castro de Aire, mas brevemente irá se mudar para a biblioteca pública de Castro de Aire.

Tem um filho de dezoito anos que entrou na faculdade este ano, em reabilitação psico-motora na Universidade de Trás-os-Montes e Alto Douro em Vila Real e outro de 15 anos que vai iniciar agora o ensino secundário. Fala dos filhos com muito carinho, dizendo que têm uma relação muito boa, baseada também no respeito mútuo, assente numa liberdade de escolhas por parte dos filhos relativamente ao seu futuro. Este tema durou aproximadamente uns 45 minutos.

Após o tema da família e eu percebendo que era muito difícil para o participante, tentei perceber a razão por ter entrado na profissão. O participante iniciou-se nesta carreira por necessidades financeiras. Antes de ingressar nesta nova profissão era dono de uma escola de música e dava aulas de música numa escola pública, pois possuía o 6º ano do conservatório. Ao ser dispensado da escola pública, o participante ficou as despesas da escola e de casa para pagar e, antes que se endividasse, encontrou a oportunidade de se tornar camionista. O participante salienta que, inicialmente, era algo que considerava provisório, mas hoje já se passaram onze anos desde a mudança e continua ligado à profissão.

Afirma também que não se revê no estereótipo típico de camionista “bruto, feio e mau” e que esses camionistas já começam a desaparecer, pois a entrada de muita gente nova na profissão que tem outras perspectivas, outra escolaridade, diferentes formas de pensar e principalmente de estar e agir fazem com que a profissão se torne mais normal, no que toca aos seus indivíduos. O participante revê-se nesses colegas que caracterizam a nova geração de camionistas e, apesar de tudo, tem orgulho na sua profissão. Quando questionado aos motivos do seu orgulho, respondeu dizendo que era uma profissão “viciante”, pois o companheirismo, o convívio e o sentido de comunidade era algo difícil de encontrar noutras profissões. Segundo o participante, “são colegas mas também são uma família” que é possível adquirir durante as longas horas de trabalho. Relata que “quando estava no geral, saímos às vezes cerca de 14 camiões com destinos

para lá de Espanha e íamos todos em fila, nem a policia nos mandava parar; quando chegávamos a hora de parar, fazíamos grandes churrascadas, em que uns levavam comida, outros levavam garrações de vinho e ficávamos todos a fazer a festa”. Apesar de ser uma profissão difícil, diz que já teve hipótese de conhecer a Europa toda e muita “gente nova e boa gente”.

Após este tema que durou mais ou menos até a primeira paragem em Meltrece que foi duas horas após o inicio da viagem (as 7h30 da manha) para descarga e carga. Em que iriam ser descarregadas caixas vazias e iriam ser carregadas peças para fabrico de assentos de automóveis. Nesta paragem tivemos direito a ir a casa da banho e logo após esse momento o participante iniciou as suas tarefas profissionais.

O sujeito tem de abrir a lona, remover as traves de ferro e os postes de ferro que seguram as carga - são cerca de vinte ferros e cinco traves (utiliza luvas para efectuar todo este processo). Após serem removidas as paletes da frente com a carga, através de uma empilhadora e por um trabalhador local, o participante tem de puxar as paletes de trás para frente (que estão vazias) para a empilhadora poder retirar a restante carga. Somente após a remoção de toda a encomenda inicial, é então carregada uma nova carga para ser entregue em Portugal. Todo este trabalho é feito pela empilhadora, cabendo ao participante a tarefa de, no final de todo este procedimento, colocar os postes, as traves e a lona. Depois de estar tudo preparado para partir, é necessário carimbar um bloco de folhas de serviço da Patinter, comprovando, assim, que foi efectuada a carga e descarga.

Durante o processo de descarga e carga, o participante contou-nos que leva pequenos “subornos” (como vinho do Porto, cervejas, e bolos), de forma, a que não tenha de esperar quando efectua as suas descargas e cargas. O participante que fala quase todas as línguas na Europa (tirando Checo), fala com o trabalhador da fábrica sobre futebol, sobre o José Mourinho (sendo o funcionário do Barcelona e rival da equipa que José Mourinho treina), criando uma rivalidade amigável onde são possíveis verificar as picardias amigáveis.

Após a confirmação do peso carregado, o participante efectuo um telefonema ao “patrão” para confirmar a carga, percebendo-se que havia quilos a mais, logo, segundo o participante, o patrão tem de refazer a factura para enviar a empresa que recorreu aos seus serviços (acerto das contas). Este processo todo demorou cerca de 50 minutos.



Fizemos de novo a estrada e passados cerca de 25 minutos (aproximadamente 8h45m) estávamos de novo numa paragem de trabalho. O procedimento foi idêntico ao anterior, desta vez a carga era antenas para automóveis. Nesta fábrica foi facilmente verificável a amizade com uma administrativa que tratava dos papéis da entrega, processo que demorou cerca de 25 minutos. As 9 horas estávamos a sair para uma nova paragem, numa empresa que ficava a 5m da anterior (Isto tudo no polígono industrial de Barcelona), a paragem nesta empresa foi cerca de 15 minutos. Apenas para apanhar uma peça específica para uma empresa de automóvel. Bebemos mais um café e fizemos a estrada mais ou menos 9h35. Começamos a viagem até Valência, com uma vista sobre o Mar do Mediterrâneo.

O participante fala-me sobre os seus passatempos. A paixão pela música é algo que nunca morreu para o participante, apesar de estar nesta profissão. Actualmente, em vez de dar aulas e ter a sua banda, o condutor trata do som para bandas de Castro de Aire. O participante diz que, com esta linha que faz (mesma rota todas as semanas), tem possibilidade de continuar ligado á música, pois os concertos são normalmente aos fins-de-semana e, nesse período, encontra-se sempre em Portugal. Além de falar sobre isto, o participante mostrou-me, inclusive, fotos dos concertos e alguns vídeos para que eu pudesse perceber como era a banda. Salientou ainda que, apesar de receber pagamento monetário, a principal razão para fazer a mistura de som era o amor pela música.

Segundo o participante, a única coisa que sempre pediu á esposa foi para nunca ter de o fazer escolher entre a música e ela, dando, assim, para perceber a importância da música na sua vida. Como passa quatro dias em casa, consegue ter tempo para tudo, quer com a família, quer para fazer jantares com os colegas de trabalho, quer para fazer a mistura do som (período de verão).

O participante, além de todas as partilhas pessoais, também relatou aspectos ligados aos países por onde trabalhou, ou seja, informações acerca de todos os países da Europa (excepto Rússia e Turquia).

Paragem para almoçar em Tarragona (12h00), para ir a um MacDonalds onde, segundo o participante, é o local que pára sempre para “poder manter a linha” e, visto que é ao lado de um Carefour, dava para fazer as compras necessárias para o jantar (também apresentando-se um comportamento rotineiro em todas as suas viagens). Compramos carnes frias para o jantar.

Por volta das 13h00 saímos com destino a nossa paragem em Valência por volta das 17h30. Para novo serviço e o último antes de rumar a Portugal, em que este se processou da mesma forma que o primeiro e segundo, a grande diferença foi o facto de ter demorado cerca de 1h30m em todo o processo. Após a confirmação da carga, foi feito um novo telefonema ao patrão a confirmar novamente a carga. Após este momento podemos desfrutar de um café (35 cêntimos) e fazermos mais hora de viagem. Ao contrário do planeado anteriormente de ficarmos em Valência a comer as carnes frias, o condutor decidiu pararmos numa estação de serviço muito conhecida em Honrubia. A principal razão era a segurança, que nesta profissão é algo complicada. Segundo o participante, as zonas de descanso e áreas de serviço, durante a noite, tendem a fechar nas estradas nacionais, aumentando a possibilidade de roubos, sendo por isso que muitos condutores optam por conduzir durante a noite, para diminuir a probabilidade de serem roubados. Segundo o participante, a zona sul de Espanha e de Roma são conhecidas como controladas por “mafiosos”, e é onde os condutores têm de tomar precauções extra para poderem dormir. Relatou histórias de condutores que foram assaltados através de um método em que utilizam gás (com uma palhinha é inserido um gás que deixa o indivíduo inconsciente) onde a única solução é amarrar as portas uma a outra, de forma que o único meio de entrar seja partirem o vidro, acordando, assim, o participante. Contou ainda que um colega tinha sido assaltado (transportava pneus - os pneus são uma carga muito valiosa e apetecida, também muito fácil de decifrar, pois deixam marcas nas lonas muito específicas) e que tinha passado dois dias na mala de um carro; depois de descarregarem a carga roubada, os ladrões levaram o colega para a mesma área de serviço em que o tinham apanhado e ameaçaram-no de morte, se este denunciasse. Referiu ainda uma vez que foi entregar uma carga a Sicília, onde quase foi assaltado, mas conseguiu ludibriar o criminoso.

Segundo o participante, o evitamento de áreas de serviço já conhecidas pelo risco de assaltos e outros crimes que tais deve ser praticado, sendo a melhor forma de lidar e contornar os problemas. Por essa razão paramos em Requena as 19h15m para descanso do dia e para jantar. Uma área de serviço muito movimentada devido ao seu restaurante, hotel e Club. Na zona do restaurante estavam apenas camionistas (três portugueses e dois espanhóis) e todos praticaram os mesmos costumes que atrás referi, no que concerne aos hábitos alimentares (carnes frias, seguido do prato de carne e gasosa). Durante o jantar, tivemos a possibilidade de falar acerca da linguagem dos

condutores de pesados de mercadorias. Os camionistas comunicam muito uns com os outros através do rádio, apesar de este acto ser ilegal, visto que se podem avisar da localização da polícia e prevenindo assim, possíveis coimas.

A linguagem entre os indivíduos desta profissão é bastante peculiar, apresentando expressões muito características. Por exemplo, para se dizer que não existe operações policiais, a expressão é “estrada limpa até”, nomeando seguidamente o local de onde vêm. Durante as viagens é comum falarem também das mulheres que passam na estrada, referindo-se a elas como peças de fruta. Esta linguagem é quase restrita a estes dois temas de conversa, muito frequentes entre camionistas.

Outro aspecto a salientar prende-se com a maneira como se tratam, sempre pelo último nome. Outro aspecto de realce remete-se aos agradecimentos, que são, no mínimo, únicos. Por exemplo, devido ao tamanho dos camiões, a ultrapassagem é uma manobra que necessita cuidado extra para voltar á faixa da direita. Deste modo, para facilitar este processo, o participante ultrapassado tenta ajudar, fazendo, então, um sinal de luzes avisando que já o camião já pode voltar para a sua faixa; como forma de cumprimento ou agradecimento, o participante do camião dá sinal de pisca para a direita, esquerda, direita e esquerda, ficando, por breves segundos, uma mistura de cores e de satisfação pessoal por ambos se terem ajudado num processo de civismo mútuo. Os camionistas espanhóis não são muito adeptos deste procedimento, sendo pouco observável quando se avistavam condutores deste país.

## Anexo 7

Grelha de Observação Naturalista				
Interacção Camionista/Outros				
1. RELAÇÕES INTERPESSOAIS (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)				
Interacções	Com o observador	Com outros camionistas	Com membros da família	Outros interlocutores  (e.g., outros automobilistas, funcionários de bombas de gasolina, etc...)
Formas (verbal, gestual) e meios de interacção (directa ou mediada)	Fala.	Fala.  Da mesma terra.		Fala directa.  Empresa da segunda entrega.
Iniciativa da interacção	Condutor.  Minha.	Mútua.		Mútua.  Confiança e à-vontade.
Temas abordados	Europa e viagens.  Ligação ao trabalho.	Festa do fim-de-semana.  Rotas.		Fim-de-semana.
Outras dimensões de relevo	Partilha informação de forma autónoma sobre factos da sua vida e de viagens.	Partilha também de visões das empresas. Diz-me também que está por necessidade.		Segundo o mesmo tem uma relação de amizade gira.

## 2. RELAÇÃO COM O CAMIÃO

Indicadores verbais e comportamentais (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)

Indicadores de personalização/apropriação dos espaços do caminhão (interior e exterior)	
Indicadores de zelo e/ou de personificação do veículo	
Indicadores da influência da condução do caminhão na relação com outros automobilistas (condutores de veículos ligeiros ou motociclos)	
Outros indicadores de relevo	

### 3. ROTINAS

Indicadores verbais e comportamentais (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)

Higiene	Chegada ida a casa de banho do restaurante.
Alimentação	Lanche no camião (Santal). Jantar em Mangualde, no restaurante em frente a Sede Social, segundo os condutores é como jantar em casa, todos são tratados de forma incrível, é essencialmente frequentado por Patinteres.
Repouso/descanso	Mais uma hora e meia de viagem até ao Porto e descanso final.
Contactos regulares	Esposa durante o jantar. Horas que chegava a casa.
Tarefas profissionais regulares	Tinha ainda de ir fazer as entregas das cargas a São João da Madeira e Albergaria Velha, mas devido a termos de chegar tarde passou para sexta-feira, o processo era o mesmo, segundo o condutor do referido anteriormente.
Tarefas regulares de manutenção operacional do camião	Desligar o camião e finalmente retirar o cartão electrónico.
Outras rotinas	

#### 4. RELAÇÃO COM O TRABALHO e outras áreas de vida

(descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,....  
Neste caso, convém, tanto quanto possível registar mesmo verbalizações/expressões  
significativas)

Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender o significado/importância que o trabalho tem para o observado (e.g., valores que satisfaz)	
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender motivos de insatisfação relativamente ao trabalho ou a aspectos específicos deste	
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender as implicações do trabalho noutras áreas de vida (e.g., conjugalidade, parentalidade, lazer, cidadania,...)	Gostava de acabar a conservatória, mas com o tempo que passa fora é impossível concluir de forma eficaz e valida a mesma.
Indicadores verbais (e/ou não verbais) que permitam compreender o impacto do trabalho no bem-estar físico e psicológico do observado	
Outros indicadores relevantes	

## Anexo 7

Grelha de Observação Naturalista				
Interacção Camionista/Outros				
1. RELAÇÕES INTERPESSOAIS (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)				
Interacções	Com o observador	Com outros camionistas	Com membros da família	Outros interlocutores  (e.g., outros automobilistas, funcionários de bombas de gasolina, etc...)
Formas (verbal, gestual) e meios de interacção (directa ou mediada)	Fala.	Fala por rádio.  Aceno com a mão.  Colega brasileiro.		Fala formal.  Empregado da 3ª entrega.
Iniciativa da interacção	1) Condutor.	Colega.		Condutor.
Temas abordados	1) Tentações.  1) Camiões.	Rotas.  Polícia.  Estado.		Carga.
Outras dimensões de relevo	Apesar de serem muitas, respeita muito a sua família.	Tratam-se por último nome, se a polícia ouvir na pode provar nada.		Segundo o condutor é uma empresa difícil, empregados pouco amigáveis.



## Anexo 7

Grelha de Observação Naturalista				
Interacção Camionista/Outros				
1. RELAÇÕES INTERPESSOAIS (descrever sempre o quê, quando – incluindo tempo/duração-, onde, como, com quem,...)				
Interacções	Com o observador	Com outros camionistas	Com outros camionistas e outros funcionários.	Outros interlocutores (e.g., outros automobilistas, funcionários de bombas de gasolina, etc...)
Formas (verbal, gestual) e meios de interacção (directa ou mediada)	Fala.	Fala.	Fala.  Amizade e a vontade.	Fala.  Empregado da última entrega.
Iniciativa da interacção	2)Investigador.  1)Condutor.  1)Condutor.	Mútua.  Colega Patinter.	Colega Patinter.  Dona do restaurante.	Mútua.  Confiança e à-vontade.
Temas abordados	2)Solidão.  1)Papelada.  1)Caminhos.	Rotas.  Feriado.  Jantar.	Profissão.  CAM.  Mulheres.	Carga.  Futebol.  Tempo.
Outras dimensões de relevo	Do início ao fim da viagem, foi sempre muito comunicativo.	Opinião acerca da profissão. E discussões sobre outros desfechos possíveis da suas vidas.	Restaurante da “família Patinter”, fica mesmo em frente a Sede Social. Só Patinteres.	Já foi subornado, mas sempre com a mesma cara diz o condutor.

## Anexo 8

### Diário de Bordo

3º Dia de viagem/observação

Local/locais: Requena, Honrubia, Madrid e Mangualde.

Hora de início: 4h30

Pausa: 9h00- 11h05

Hora de Fim: 20h30

---

Impressões e reflexões pessoais:

1. Sobre o processo de observação em si (*e.g.*, dificuldades, interferências, etc.)

Paragem forçada em Madrid, devido ao feriado católico de corpo de Deus. A única coisa boa da paragem foi a possibilidade de tomar um duche. Foi exaustiva a viagem em todos os sentidos mas também é viciante pela noção de liberdade. A possibilidade de falar com outros camionistas foi enriquecedor para a minha investigação, como foi o caso do ex-militar. A importância monetária da profissão, como a principal razão para entrar na profissão e aspectos da como a liberdade. Manter sempre uma postura de observação intensa é impossível, pelo menos para quem esteve 60 horas com a mesma pessoa, para além de que a cabeça também necessitava de descansar. O controlo sobre os horários, a falta de oportunidade para tomar banho e são as maiores dificuldades desta viagem.

2. Sobre o observado (*e.g.*, comportamento do camionista, relação com o camião, interações, rotinas, relação com o trabalho e outras áreas de vida, etc.)

Acordar madrugador, visto serem apenas 4h30 da manhã, com direito a ir a casa de banho lavar a cara e os dentes. Logo após este procedimento, é tempo de fazer a estrada. Mudança de t-shirt e segue-se o caminho. Apesar das presenças dos duchos o participante alega não haver tempo, por esta razão, é necessário fazermos a estrada para não apanhar o feriado. Saímos as 5h00 Falamos sobre os efeitos físicos da profissão por minha iniciativa, No que toca aos termos físicos, considera que a única coisa má do trabalho é a sua característica sedentária, afirmando que ganhou peso desde que iniciou a sua profissão: “estou sempre na mesma posição e engordei, eu era como tu”.

Pelo facto de estar muito cansado e de ter dormido mal, o participante relata que, quanto às suas horas de sono, que “nunca foi de dormir muito”.

Relata também o calor como um factor mau na profissão, isto porque o camião, no inverno, tem aquecimento e, no verão, só tem o ar condicionado que, para trabalhar, necessita que o camião esteja ligado, o que incomoda os colegas durante noite; de modo a contornar esta situação, usam muitas vezes uma ventoinha como alternativa.

Quando confrontado com a solidão na sua profissão, o participante explica que não é assim tão solitária como se pensa, devido aos convívios e conversas que têm pelo caminho, assunto este ao qual retomarei mais a frente. Mostra-se também confortável com o facto de passar algum tempo sozinho.

As 9h00 paramos na estação de serviço de Honrubia para uma pausa de 35 minutos. Aproveitamos para beber café e percebo que os camionistas têm descontos na maioria das estações de serviço, ao contrário do que acontece em Portugal. As estações de serviço das estradas nacionais têm restaurante, quartos e algumas têm “clubes”. Os camionistas têm descontos nos menus de alimentação do dia nos cafés e nos quartos de hotel: o desconto traduz-se por toda a Europa, segundo o participante.

Saída as 9h35 minutos para chegarmos a Madrid, paragem forçada as 11h00 devido ao facto de ser feriado católico em toda a Europa e segundo o condutor, não é possível a circulação de pesados.

Neste momento aproveitamos para descansar um pouco, cerca de 1h15m e logo depois almoçamos as carnes frias no camião. Aspecto que introduzi como conversa, em que, o sujeito já conduziu três marcas de camiões: DAN, Renault e Volvo. O camião actual é um Volvo, e segundo o condutor este é o camião mais confortável relativamente aos outros, apesar de ter menos cavalos (logo obtêm velocidades menores quando carregados). Compensa utilizar a marca Volvo também porque se torna mais suportável com o calor, devido aos materiais de que é feito. São estes pormenores que fazem com que mudem de camião regularmente, além da obrigatoriedade de mudarem a frota de dois em dois anos, por lei. Normalmente, são comprados os mesmos modelos, com a única diferença de serem novos. O conforto é, então, o mais importante quando se trata de escolher um camião.

Relativamente ao que concerne á apropriação dos espaços do camião, é facilmente observável algumas mudanças no camião, como a placa com o nome do participante e o símbolo do clube de futebol a que pertence – neste caso, o Benfica.

Todos os camionistas portugueses têm uma placa com o nome e têm ainda um íman com uma imagem da Nossa Senhora de Fátima. Interiormente podemos encontrar uma cama já pronta a ser utilizada, com lençóis, almofada e uma pequena manta. O que não está tão visível, mas que pude registar, é uma colecção pessoal de filmes, para os descansos mais longos e um conjunto enorme de cd's, em que alguns foram adquiridos em viagens feitas. Como são duas das paixões do motorista, tem dois compartimentos cheios deste tipo de multimédia. Tanto á chegada como á saída, tive hipótese de observar cabines de outros camiões cheias de objectos pessoais, mais visíveis, como bandeiras de clubes, bandeiras de Portugal e outros objectos. Também encontrei no camião um forno eléctrico para o participante poder cozinhar.

Em todas as viagens, antes de partir, o participante faz uma limpeza exterior ao camião e sempre que chega aspira-o todo. Além de considerar uma tarefa importante, faz parte da sua profissão: manter o camião em bom estado (Patinter como sinónimo de excelência).

O exterior dos camiões não pode ter nenhum tipo de decoração, apenas referências á empresa (política da empresa). Sempre que o participante fuma, verifica visualmente se não queimou nada, se está tudo normal (tendo em conta a quantidade de vezes que fuma por dia, foi facilmente verificável por mim).

Segundo o participante, o cuidado máximo na estrada, durante a condução, é essencial, seja para evitar danos no camião, seja para não causar acidentes, principalmente não deixar que nenhum veículo ligeiro “fique debaixo” (facilmente verificável por mim). Ao contrário das minhas ideias iniciais – que são os camionistas a causa da maioria dos acidentes - este participante não efectuou nenhuma manobra perigosa; pelo contrário, todas as eventuais manobras perigosas na estrada eram causadas por automóveis ligeiros. O mais comum e perigoso que pude observar no comportamento dos carros ligeiros verifica-se quando vão ser ultrapassados pelo camião: estes têm tendência a acelerar para não serem ultrapassados, pois, segundo o participante, têm medo de ficar entre o camião e raides, chamando a este tipo de condutores “orelhudos”.

Encontramos um colega da mesma empresa e que é um colega próximo do participante, que relatava, também, que iniciou esta profissão não só por necessidade, mas também por ter frequentado o exército, na categoria das operações especiais, tendo adquirido o gosto de não estar sempre no mesmo sítio, ganhando uma paixão pelo trabalho. Contam mesmo, aspectos relacionados com a profissão, de casos, em que logo na primeira viagem indivíduos desistem deste emprego porque não conseguem estar sozinhos. Durante a tarde o participante partilhou músicas e aspectos ligados ao seu passatempo comigo.

Telefonema da esposa a saber a que horas iria chegar.

Saída às 17h30 para Portugal, com destino a Mangualde, ao contrário do normal, onde o sujeito ainda vai deixar as cargas a São João da Madeira e a Albergaria Velha, que após um telefonema por parte do participante ao patrão sugeriu para vir directamente.

Chegada a Mangualde e jantar no restaurante em frente a sede social, maioritariamente frequentado por camionistas. Este é local familiar a estes profissionais.

## Anexo 9

### Guião de entrevista ao camionista:

#### Percurso anterior

- 1) O que pode realçar do seu percurso escolar, nomeia o que se lembra de positivo?  
O que se lembra de negativo?
- 2) Mudava alguma coisa no seu percurso?
- 3) Quais os acontecimentos mais relevantes no seu período de desenvolvimento?
- 4) Quais as suas actividades de lazer no seu período escolar?
- 5) Qual foi a primeira profissão que pensou em ingressar?
- 6) Quais os seus primeiros sonhos vocacionais?
- 7) Cumpriu todos os seus sonhos relativos a sua vocação profissional, ou ainda tem alguns para alcançar?
- 8) Qual a profissão que os seus pais desejavam para si?

#### Profissão:

- 1) O que o levou a enveredar por esta profissão?
- 2) Como é que surgiu a oportunidade de desempenhar a actividade de motorista?
- 3) De que forma lidou, na altura, com a transição de uma profissão ligada à música para esta outra?
- 4) Que tipo de coisas o realizavam na sua anterior actividade profissional?
- 5) Em que medida a actividade de motorista lhe permite continuar a sentir-se realizado? O que é que contribui, especificamente, para a sua satisfação com a profissão? De que tipo de coisas sente falta na sua actividade actual?
- 6) O que é que torna importante esta profissão para si? E quando pensa na importância social da sua profissão?
- 7) Em que medida sente que, no seu papel de motorista, está a contribuir para a sociedade e para o país?
- 8) Antes de ingressar nesta profissão, que ideia tinha dos camionistas? O que é que mudou nas suas representações acerca destes profissionais? Se tivesse de definir “camionista” como é que o fazia/o que é que diria?
- 9) De que forma procura ser um camionista diferente dos outros com quem se vai cruzando nas suas viagens?
- 10) Em que medida o facto de se ter tornado camionista contribuiu para que tivesse mudado enquanto pessoa? Que aspectos se modificaram? Acha que mudou para melhor ou para pior. Porquê?
- 11) Na sua opinião, que oportunidades de aprendizagem o seu trabalho de camionista lhe proporciona?
- 12) Que aspectos levarão actualmente as pessoas a exercerem a profissão de camionista?
- 13) Quais são as principais características para se ser bem sucedido nesta profissão?

- 14) O que mais gosta na sua profissão?
- 15) O que menos gosta na sua profissão?
- 16) O que pensa do facto de tratar-se de uma profissão predominantemente desempenhada por homens?
- 17) Como é que lida com a visão do camionista mulherengo? Quais são os seus objectivos futuros em relação à sua actividade profissional? [Em caso de dificuldade de resposta] Gostaria de progredir e, nesse caso, que perspectivas de progressão pode ter um camionista? Ou põe em hipótese uma nova mudança profissional (deixar de ser camionista)? Porquê?
- 18) A vida de um camionista tem características especiais em termos de tempo e espaço. Como é que lida com a necessidade de gerir as horas de viagem, as horas de descanso, as diferenças de fuso horário...? E como é que encara a mobilidade geográfica a que está obrigado?

Empresa:

- 1) Em que medida trabalhar nesta empresa e não num outra faz a diferença para si? Que aspectos fazem desta empresa uma boa empresa para se trabalhar?
- 2) Em que medida as características organizacionais da empresa contribuem para reforçar a sua ligação à profissão?
- 3) Caso tivesse mais poder e autoridade na sua empresa que tipo de aspectos introduzia ou modificava para melhorar as condições de trabalho dos camionistas?
- 4) Ser um “Patinter” tem um significado especial para si ou não? Porquê?
- 5) Em que medida existe entre os camionistas da empresa em que trabalha um sentido de pertença a uma comunidade? De que forma isso se torna visível? Considera que a empresa contribui para essa união e coesão? Como? Ou são os colaboradores da empresa os principais responsáveis pela boa relação que mantêm?

Família:

- 1) Em que medida a sua profissão interfere negativamente na sua vida familiar?
- 2) Na sua opinião, o que aprende e vive na sua profissão de camionista permite-lhe ser um melhor marido e pai? Poderia dar alguns exemplos.
- 3) O que é que a sua esposa e o seu filho pensam da sua actividade profissional?
- 4) Se o seu filho um dia lhe dissesse que gostaria de tornar-se camionista qual seria a sua reacção?  
O que pensa dos camionistas que recorrem à prostituição e que traem as suas companheiras? Há alguns deles entre os seus colegas mais próximos? Em que medida lhes transmite a sua opinião a esse respeito?

Contextos sociais:

- 1) Actualmente, que tempo lhe sobra para desenvolver actividades de lazer? Em que medida a sua profissão o obrigou à deixar de fazer coisas de que gostava?

- 2) Que tipo de actividades nunca deixou de fazer apesar das características e exigências da sua profissão?
- 3) Se lhe pedisse para ordenar as seguintes actividades por ordem de preferência, como é que as posicionaria. Se quiser, pode acrescentar outra(s) e inclui-la(s) na sequência: Estar em casa com a família; Conviver com os colegas de profissão; Conduzir o camião; Explorar locais novos e distantes; Trabalhar com música. Justifique, por favor, a forma como ordenou estas actividades.

#### Físicos:

- 1) Em que medida considera que a sua profissão é exigente em termos físicos? Quais as principais dificuldades e problemas que tem vindo a encontrar a este nível?
- 2) Na sua opinião, a entrada na profissão afectou negativamente a sua saúde e bem-estar físico? Será possível indicar alguns dos aspectos da profissão que mais interferem na sua condição de saúde? E que sintomas consegue identificar que demonstrem que a sua profissão prejudica o seu bem-estar?

#### Psicológicos:

- 1) Em que medida considera que a sua profissão é exigente em termos psicológicos? Quais as principais dificuldades e problemas que tem vindo a encontrar a este nível?
- 2) Que aspectos positivos associa à sua profissão em termos psicológicos?
- 3) Na sua opinião, a entrada na profissão afectou negativamente o seu bem-estar psicológico? Será possível indicar alguns dos aspectos da profissão que mais interferem no seu estado psicológico? E que sintomas consegue identificar que demonstrem que a sua profissão prejudica o seu equilíbrio psíquico?
- 4) Que sentimentos experimenta quando está a desempenhar as suas tarefas de camionista? Procure referir o que sente a maior parte das vezes.
- 5) Quando está em viagem/ a trabalhar o que mais o preocupa e o deixa inseguro?
- 6) Qual a sensação de estar ao volante de um camião?
- 7) Numa escala de 1 a 10 com que frequência se sente só durante as suas deslocações? Como é que costuma lidar com os sentimentos de solidão?

#### Camião:

- 1) Como é que vê o camião que conduz? Em que medida se poderá dizer que é, para si, uma 2.<sup>a</sup> casa?
- 2) Se a empresa para a qual trabalha não impusesse regras relativamente à decoração do camião, o que é que modificaria no seu?
- 3) Em que medida conduzir um veículo possante como um camião o faz sentir poderoso? O que pensa e como se comporta em geral um camionista em relação aos condutores de ligeiros? Nota que alguns camionistas se sentem mais importantes do que esses outros (os de ligeiros)? Qual é a sua própria atitude em relação aos pequenos veículos/condutores?



- 4) Considera que há diferenças na sua atitude e comportamento entre o momento em que começou a conduzir um camião e agora?
- 5) O que é que muda no que pensa e sente quando passa do volante de um camião para o volante de um automóvel ligeiro?

**Rotinas:**

- 1) Pensando nas suas rotinas mais básicas (descansos, cargas e descargas, alimentação, higiene, encontros com outros camionistas) que aspectos mais lhe agradam? E que aspectos mais lhe desagradam?
- 2) Quando começou a exercer esta actividade quais foram as suas principais dificuldades de adaptação?
- 3) O que é que mais contribuiu para que ultrapassasse essas dificuldades?